This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

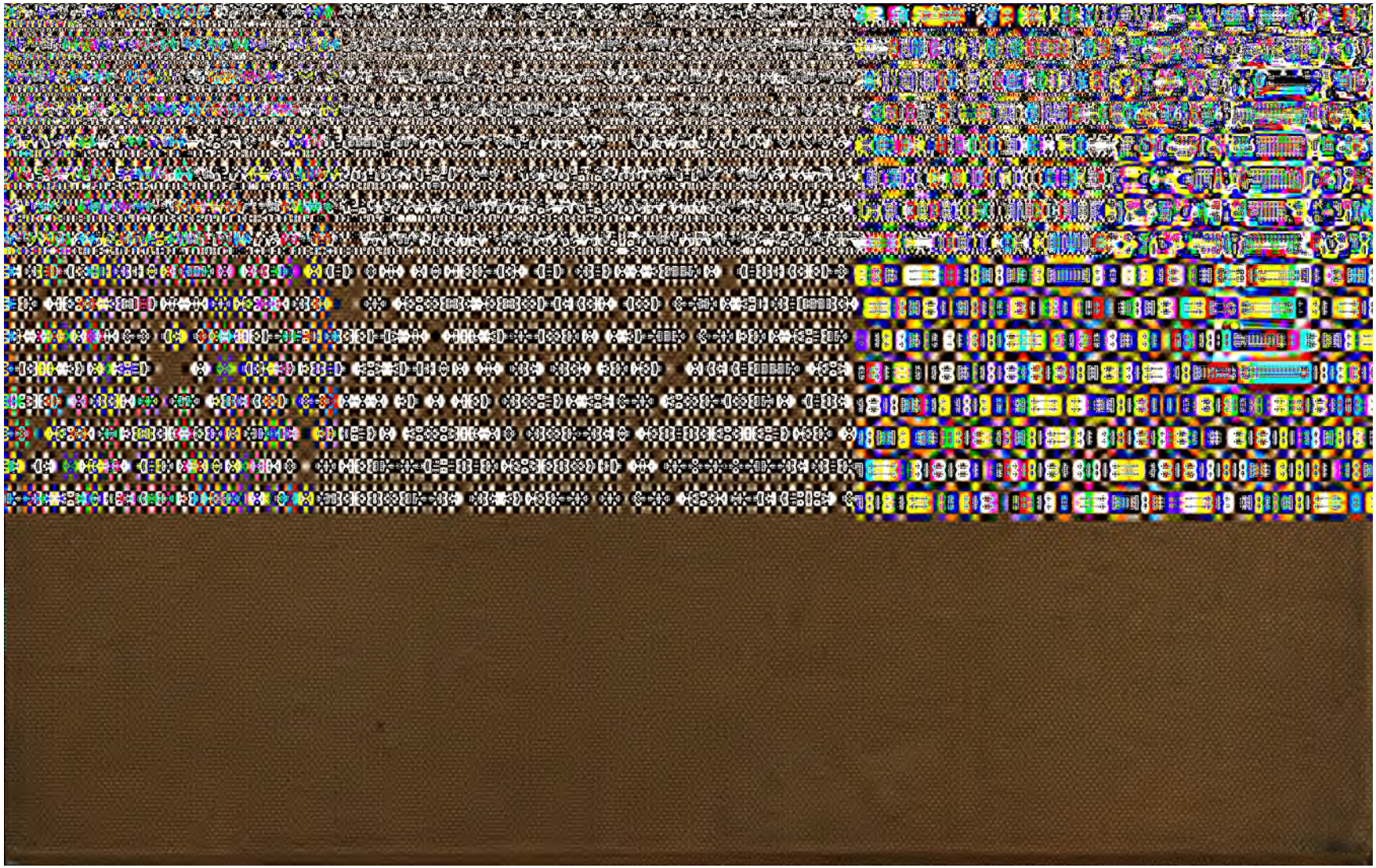
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

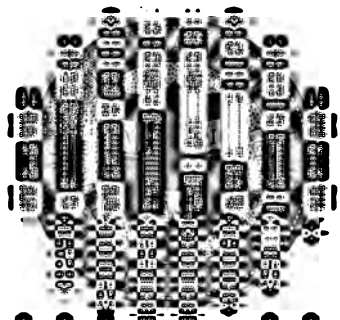
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



Bd. Aug. 1912.



NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Rumäniens
Uferrechte an der Donau.

Rumäniens Uferrechte an der Donau.

Ein völkerrechtliches Gutachten

von

Dr. Franz von Holtzendorff,
Professor in München,
Mitglied des völkerrechtlichen Instituts.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1883.

Das Uebersetzungsrecht bleibt vorbehalten.

JAN 15 1917

Vorwort.

Das Königliche Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten zu Bukarest hat mir die Ehre erzeigt, mich um eine gutachtliche Meinungsäusserung über die in Angelegenheiten der Schiffahrt auf der unteren Donau entstandenen Streitigkeiten zu ersuchen. Je seltener es bisher geschah, dass im Verlaufe wichtiger Staatshändel der meistentheils in die Rubrik der Professorenweisheit geschobenen Rechtsansicht auswärtiger Gelehrter irgend welche Bedeutung beigemessen ward, desto ernstere Ueberlegung war mir geboten, ob ich im Stande sein würde, das in die Unbefangenheit und den guten Willen eines deutschen Völkerrechtslehrers gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

In aller gebührenden Bescheidenheit habe ich, ehe ich mich zu einer Annahme des mir gewordenen Auftrages bereit finden liess, darauf aufmerksam gemacht, dass ich mir, angesichts der obwaltenden Verhältnisse, keinen irgendwie erheblichen Erfolg in praktischer Richtung von meiner Arbeit, selbst im Falle ihres wissenschaftlichen Gelingens, zu versprechen vermöge. Ich hielt mich aber

verpflichtet, dieses Bedenken fallen zu lassen, als ich Widerspruch fand und zu meiner Ueberraschung erfuhr, dass von einer nichtdeutschen Regierung die Macht der öffentlichen Meinung in Europa und die Möglichkeit ihrer wissenschaftlichen Beeinflussung höher veranschlagt wurde, als von mir selber.

Nach meinem Dafürhalten handelt es sich bei den meiner Beurtheilung unterbreiteten Fragen nur um eine Sache des Rechts. Und selbst, wenn diese Fragen auf der oft schwer zu erkennenden Grenzscheide zwischen Völkerrecht und Politik gelegen wären, wird man bezweifeln dürfen, ob es der Diplomatie allein zustehe, über die richtige Begrenzungsweise zu urtheilen.

Jene Zuversicht, die eine reiflich erwogene Ansicht überhaupt in sich selbst zu bergen vermag, wird dadurch erhöht, dass ich für meine Person von der Lockung und ebenso auch von den Befürchtungen eines in der einen oder andern Richtung möglichen Erfolges absehen darf und eine praktische Verantwortlichkeit nicht zu tragen habe. Die Endentscheidungen der königlich Rumänischen Regierung werden von meinen Darlegungen sicherlich noch weniger beeinflusst werden, als die Gesinnungen ihrer Gegner.

Das Höchste, was ich im denkbar günstigsten Falle zu hoffen vermöchte, würde darin bestehen, ein Geringes beizutragen zur Aufhellung der Vorstellungen von Recht und Unrecht. Selbst das nahezu vollendete oder unabwendbare Unrecht festzustellen, ist nicht ohne Bedeutung für den Entwicklungsgang der Nationen. In

solchen Fällen wäre Schweigen, wo man von dem in seinem Rechte bedrohten Theile zum Sprechen aufgefordert wird, eine Mitschuld, von der die wissenschaftlichen Vertreter des Völkerrechts sich unter allen Umständen frei halten müssen; denn sie sollen sich dessen stets eingedenk halten, dass der Stifter ihrer Lehre deren sittliche Würde am wirksamsten dadurch wahrte, dass er selbst, im Widerspruch zu den Machtinteressen seiner eigenen Landsleute aus Ueberzeugung in der Vertheidigung der Gleichberechtigung der Nationen sich jenen Bestrebungen entgegenstellte, die sich in der Versperrung der Schelde als siegreich erwiesen, bis nachfolgende Geschlechter von der Wahrheit seiner Lehre überzeugt waren.

Es würde keine Völkerrechtswissenschaft geben, wenn nur dasjenige gelehrt werden sollte, was augenblicklichen Erfolg verspricht oder denjenigen behagt, deren mächtige Hand die Entscheidung des Moments beherrscht.

München, 15. Juli 1883.

Franz von Holtzendorff.

Inhaltsverzeichniss.

Seite

Vorwort V

I. Der Entwicklungsgang des Europäischen Flussschiffahrtsrechts seit 1815.

Erste Periode. Vom Wiener Congress bis zum Pariser Frieden (1815—1856) 3

Zweite Periode. Die Donauschiffahrt vom Pariser Frieden bis zum Berliner Traktat (1856—1878) . . 17

Dritte Periode. Vom Berliner Traktat bis zur Gegenwart (1878—1883). 43

II. Neun Donaufragen.

Erste Frage. 71

Zweite Frage. 79

Dritte Frage 84

Vierte Frage 89

Fünfte Frage 96

Sechste Frage 103

Siebente Frage. 106

Achte Frage 112

Neunte Frage. 119

III. Allgemeine Schlussergebnisse zur Beurtheilung der Donaustreitfrage 123

Beilagen. 139

I.

Der Entwicklungsgang des Europäischen Flussschiffahrtsrechts seit 1815.

Erste Periode.

Vom Wiener Congress bis zum Pariser Frieden (1815—1856).

Die Wiener Congressakte bestimmt über die Schiffahrt auf den internationalen Stromläufen Nachstehendes:

„Diejenigen Staaten, deren Gebiet durch einen und denselben schiffbaren Strom getrennt oder durchströmt wird, sind verpflichtet, im Einverständniss mit einander *(d'un commun accord)* alles das zu ordnen, was sich auf die Schiffahrt auf diesem Strom bezieht; die von diesen Staaten zu ernennenden Commissarien sollen sich an folgende Grundsätze halten (Art. 108).

1. Die Schiffahrt auf dem gesammten Stromlauf der internationalen Flüsse, von der Stelle, wo sie zuerst schiffbar werden, bis zur Mündung wird völlig freigegeben und kann, bezüglich des Handels niemand verwehrt werden, vorbehaltlich der Verpflichtung, die betreffenden Schiffahrtspolizei-Ordnungen zu beobachten, welche für alle

Interessenten gleichmässig und dem Handel aller Nationen so günstig als möglich abzufassen sind (Art. 109).

2. Das einzuführende System soll sowohl hinsichtlich der Erhebung von Gebühren als auch der Aufrechterhaltung der polizeilichen Ordnung soweit als möglich für den ganzen Stromlauf identisch sein und sich, wofern nicht besondere Umstände entgegenstehen, auf solche Abzweigungen und Nebenflüsse erstrecken, die auf ihrer schiffbaren Strecke mehrere Staaten trennen oder durchströmen (Art. 110).

3. Die Schiffahrtsabgaben sollen einheitlicher Art, unabänderlich und völlig unabhängig von der unterschiedlichen Qualität der Waaren bestimmt werden, damit eine eingehende Untersuchung der Ladung, ausserhalb der Fälle des Zollbetrugs und der Zollübertretungen vermieden werden könne. Der Betrag dieser Abgaben, die in keinem Falle die bereits bestehenden übersteigen dürfen, wird in Gemässheit solcher örtlicher Umstände bestimmt, die in dieser Hinsicht die Aufstellung allgemeiner Regeln ausschliessen. Man soll jedoch bei der Einrichtung des Tarifs von dem Gesichtspunkte ausgehen, dass der Handel durch Erleichterung der Schiffahrt gehoben werde und der auf dem Rhein festgesetzte Zoll annähernd als Massstab dienen könne.

Nachdem der Tarif einmal regulirt ist, kann er nur durch eine von den Uferstaaten getroffene Vereinbarung *(arrangement commun)* erhöht und die Schiffahrt mit keinen anderen, als den im Reglement festgestellten Abgaben belastet werden (Art. 111).

4. Die Erhebungsstellen, deren Zahl soweit als möglich zu verringern ist, werden durch das Reglement bestimmt. Hinterher kann eine Abänderung nur auf Grund gemeinsamen Einverständnisses eintreten, es sei denn, dass einer der Uferstaaten gesonnen wäre, die Zahl der ihm ausschliesslich gehörenden Stellen zu vermindern (Art. 112).
5. Jeder Uferstaat übernimmt die Verpflichtung, die durch sein Gebiet führenden Leinpfade zu unterhalten und auf derselben Strecke diejenigen Arbeiten im Flussbett zu bewirken, die zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen erforderlich sind (Art. 113).
6. Nirgends dürfen Stapelrechte, oder Zwangshaltestellen *(droits d'échelle ou de relâche forcée)* eingerichtet werden. Die bereits bestehenden können nur soweit aufrecht erhalten werden, als die Uferstaaten, unabhängig von localen Interessen des betreffenden Ortes oder Staates, dieselben dem Handel und der Schiffahrt allgemein zuträglich erachten (Art. 114).
7. Die Zollstätten der Uferstaaten haben mit den

Schiffahrtsrechten nichts zu schaffen. Durch reglementarische Bestimmungen ist zu verhindern, dass die dienstlichen Verrichtungen der Zollbeamten der Schiffahrt irgend welche Hindernisse bereiten; doch soll durch strenge Uferpolizei jeder Versuch eines von den Einwohnern mit Hülfe der Schiffer zu bewirkenden Schmuggels überwacht werden (Art. 115).

8. Sämmtliche, in den vorangehenden Artikeln enthaltenen Weisungen werden durch ein gemeinsames Reglement näher bestimmt werden, worin gleicher Weise dasjenige enthalten sein wird, was weiterhin zu ordnen nöthig werden kann.

   Nachdem das Reglement einmal beschlossen ist, kann selbiges nur unter Zustimmung sämmtlicher Uferstaaten abgeändert werden, welche darauf Bedacht zu nehmen haben, dass auf eine passende, den Umständen und Oertlichkeiten angemessene Weise für den Vollzug gesorgt werde" (Art. 116).

Ein fernerer Artikel (117) bestimmte, dass die besonderen, den Rhein, den Neckar, den Main, die Mosel, die Maas und die Schelde betreffenden Schiffahrtsakten dieselbe Rechtskraft haben sollten, als wenn sie der Congressakte wörtlich beigefügt worden wären.

Diese Festsetzungen des Wiener Congresses, an deren Zustandekommen Wilhelm von Humboldt als Vertreter Preussens einen hervorragenden Antheil gehabt hat, waren durch den Art. 5 des Pariser

Friedens vom 30. Mai 1814 vorbereitet worden [1]). Sie haben die Bedeutung einer Verfassungsurkunde des europäischen Flussschiffahrtsrechts für jene internationalen Stromläufe, auf denen handelspolitische Kurzsichtigkeit, grober Eigennutz oder locale Habsucht während früherer Jahrhunderte in Territorien und Städten durch rechtlich titulirte Plackereien und Abgaben schwere Hemmungen unzähliger Art geschaffen hatte, bevor das erste befreiende Wort durch die Proclamation vom 20. November 1792 in Paris gegenüber den Sperrungen der Schelde gefallen war. Die leitenden Gedanken, denen der Wiener Congress zur Verwirklichung zu verhelfen gedachte, erscheinen einfach und klar.

Ohne Schwierigkeit erkennt man in ihnen das Bemühen, den völkerrechtlichen Zweck der Verkehrsgemeinschaft in Einklang zu setzen mit dem völkerrechtlichen und staatsrechtlichen Princip der territorialen, den Uferstaaten zustehenden Souveränetät. Der Wiener Congress, dessen Machtansehen von keiner anderen Fürstenversammlung unseres

---

[1]) Ueber die auf die sogenannten conventionellen Ströme bezügl. Verhandlungen des Wiener Congresses. J. L. Klüber, Akten des Wiener Congresses, Bd. III. Ueber das ältere Flussschifffahrtsrecht vor dem Jahre 1815 s. vornehmlich: *Et. Caratheodory, Du droit international, concernant les grands cours d'eau. Etude théorique et pratique sur la liberté de la navigation fluviale. (Leipzig 1861) pag. 43—98. — G. Schirges, der Rheinstrom (Mainz 1857). —*

Jahrhunderts übertroffen wird, verzichtete bereits in einem Zeitalter, in welchem die Staatsmacht auf dem europäischen Continent in der Mehrzahl der Regierungen noch unbeschränkt waltete und die Stimme der öffentlichen Meinung nirgends zu fürchten war, aus weiser Vorsicht darauf, den Uferstaaten die nähere Vereinbarung derjenigen Bestimmungen zu entziehen, deren Vollzug in den unmittelbarsten Bereich ihrer Gebietshoheit fiel.

Daher die Zurückhaltung des Congresses in Beziehung auf die Schiffahrtsrechte europäischer Staaten auf nationalen Stromläufen, die nur das Gebiet eines Staates berühren, obwohl vom Standpunkte der Billigkeit und der Consequenz die Eröffnung auch nationaler Ströme für den friedlichen Verkehr schon damals ebenso gut, wie heute gefordert werden konnte; daher die Betonung des *commun accord* der Uferstaaten in der Durchführungsweise der festgestellten Principien, daher die drei Jahre später getroffene, in einem Protokoll des Aachener Congresses vom 15. November 1818 niedergelegte Bestimmung, wonach ohne Mitwirkung der betheiligten Staaten von den Congressmächten nicht über die Rechte Dritter verfügt werden soll; Alles dies auf die Gefahr hin, dass Eigendünkel und verkehrsfeindliche Sondergelüste sich späterhin, wie in der That geschah, gegen die Vorschriften der Wiener Congressakte auflehnen würden.

Dass die Grundsätze der Wiener Congressakte, betreffend die Flussschiffahrt auf internationalen Strom-

läufen Ausdruck der Gerechtigkeit und Billigkeit waren, zeigte sich gerade darin, dass sie das Schicksal jener nachmals hinfälligen, durch die Nützlichkeitserwägungen der damaligen Zeit gestützten Abmachungen nicht theilten, wodurch die nationalen Empfindungen der Völker verletzt worden waren. Die Flussschiffahrtsnormen des Wiener Congresses haben die 1815 beschlossenen territorialen Begrenzungen der Staaten und feierlich garantirte Verfassungen aus keinem anderen Grunde überlebt, als weil eine glückliche Vermittlung zwischen internationalen und nationalen Anforderungen gefunden worden war, und weil man es verstanden hatte, Staatsrecht und Völkerrecht in Einklang zu setzen.

Wenn in der Betrachtung der Geschichte in vorsichtiger Weise Analogien und Schlussfolgerungen zur Würdigung der den Bestand staatlicher Einrichtungen verlängernden Ursachen gezogen werden dürfen, so wäre man berechtigt zu meinen, dass auch die Flussschiffahrtsbestimmungen des Wiener Congresses ihre Langlebigkeit nicht bewahrt haben würden, wenn sie mit dem Nationalgefühl damaliger oder späterer Zeiten in ebenso starkem Widerspruch gestanden hätten, wie beispielsweise die Vertheilung des italienischen Länderbesitzes und die Abmachungen der deutschen Bundesakte. Man würde, wenn diese Auffassung eine geschichtliche Berechtigung in sich trägt, unter den völlig veränderten Umständen der Gegenwart die Vermuthung hegen dürfen, dass die Freiheit der Flussschiffahrt auf

die Dauer weder durch Staatsverträge gesichert noch durch die Zwangsmittel der Regierungen verbürgt werden kann, wenn das Princip internationaler Verkehrsfreiheit nicht in gleicher Weise, wie auf dem Wiener Congress geschah, in Einklang gesetzt wird mit den Grundsätzen der den Uferstaaten gebührenden Gebietshoheit, und ausserdem (was auf dem Wiener Congress noch nicht in gleichem Maasse zu geschehen brauchte) mit dem seit 1815 mächtig gewachsenen politischen Selbstbewusstsein der die Ufer der Ströme bewohnenden Nationen, gegen welche der Machtapparat ihrer eigenen Regierung sich möglicherweise unzureichend erweisen könnte, wenn die öffentliche Meinung eines sich in seinen natürlichen Rechten bedroht wähnenden Volkes sich gegen Grundsätze auflehnt, in denen eine Beeinträchtigung staatlicher Rechte erblickt wird. Ist doch die See oder der mächtige Strom einer Wasserstrasse gleichsam der natürliche Spiegel, in dem das berechtigte Selbstgefühl der Nationen seiner selbst inne wird. Dass die Staatsmänner des Wiener Congresses in ihrer Würdigung der damaligen, von den Regierungen ebensowohl wie von den Bevölkerungen gehegten Rechtsmeinungen sich nicht getäuscht hatten, zeigt der weitere Verlauf der Flussschiffahrtsverhältnisse in dem Zeitraum von 1815 bis 1856. Insbesondere muss man hinterher anerkennen, dass es durchaus unzweckmässig und wahrscheinlich auch erfolglos gewesen wäre, im Sinne einer abstracten Formel, ohne Berücksichtigung überlieferter Zustände, die Rechte der Uferstaaten ein-

fach dem Princip schrankenloser Verkehrsfreiheit aufzuopfern.

Der ohnehin unvermeidlich gewesene Rückschlag würde sich dann in noch höherem Mass fühlbar gemacht haben, als dies bei der Anwendung der vom Congress aufgestellten Grundsätze auf die einzelnen deutschen Stromläufe geschah. Die Vorverhandlungen der Rheinschiffahrtsakte und noch mehr der Elbschiffahrtsakte legen dafür Zeugniss ab, in welchem Masse die Territorialhoheit der Uferstaaten für die Wahrung ihrer Rechte bemüht war, und welche enge Auslegung man den Vorschriften der Wiener Congressakte gab. Liess man es doch im entschiedensten Widerspruch zu denselben auf der Elbe bei rechtlich völlig unhaltbaren Flusszöllen bewenden. Die auf den deutschen Strömen allgemein zur Herrschaft gelangte Staatspraxis verwarf die Ansprüche derjenigen Staaten auf die Mitbenutzung der Flussläufe, die nicht zu den Uferstaaten zählten. Wenn auch die Prätension der Holländer, den Uferstaaten des oberen Rheinlaufs den Weg in die offene See zu sperren, an dem überlegenen Widerstande und der Haltung der zumeist interessirten Grossmächte scheiterte, so beweist doch gerade die Geduld, mit der man die bekannten, in der Interpretation des *jusqu'à la mer* von Niederländischer Seite bethätigten, und für den gesunden Menschenverstand unleidlichen Spitzfindigkeiten ernsthaft nahm und zu widerlegen suchte, wie man sogar in einem nur scheinbar zweifelhaften Falle darauf hielt, den Grundsatz der anerkanntermassen den Ufer-

staaten gebührenden Souveränetät noch mehr zu schonen, als mit den Gesichtspunkten der Wiener Congressakte vereinbar war. Man kann, wie oft genug und mit Recht geschehen ist, diese ehemals zu weit gegangene Rücksichtnahme auf hartnäckigen Sondergeist tadeln, dem es niemals mit der Sache der Flussschiffahrtsfreiheit und mit der Aufopferung eigener Vortheile im Interesse der Gesammtheit völlig Ernst war. Man muss aber gleichzeitig anerkennen, dass einerseits den Vertheidigern des monarchischen Princips die gewaltsame Aufnöthigung irgend welcher aus dem Grundsatze der Verkehrsfreiheit abgeleiteten Einmischung, andrerseits den Verfechtern des Nützlichkeitsstandpunktes die Beförderung einer dem Handelsverkehr und den Fremden feindlichen Gesinnung, als unvermeidliche Folge direkten Zwanges gegen die Landesherren bedenklich erscheinen musste.

Ganz unabhängig von der Billigung oder Nichtbilligung, die man sich gegenüber den auf die Durchführung der Wiener Congressakte bezüglichen Massnahmen der continentalen Diplomatie auszusprechen berufen fühlen könnte, bleibt die Thatsache bestehen, dass in allen streitigen und zweifelhaften Fällen, wo es sich um eine Abgränzung zwischen den Grundsätzen der Schiffahrtsfreiheit auf internationalen Stromläufen einerseits und der Gebietsrechte der Uferstaaten andrerseits handelte, kein Fall nachgewiesen werden kann, wo die letztern durch gewaltsame Aufnöthigung territorialer Beschränkungen oder durch Berufung auf eine der

Stimmenmehrheit zukommende Autorität verletzt worden wären. Sämmtliche aus den Principien des Wiener Congresses abgeleiteten Flussschiffahrtsakten beruhen auf dem freien Vereinbarungsprincip aller einzelnen Uferstaaten und der Anerkennung der diesen gebührenden Vollzugsrechte.

Eine mit zäher Consequenz festgehaltene und beständig bethätigte Interpretationsmaxime befolgend, entschied sich die Staatspraxis der an der Flussschiffahrt zumeist interessirten Länder dafür, im Zweifel den Rechtsbefugnissen des Uferstaates in der Bethätigung seiner Machtvollkommenheiten den Vorrang zu lassen vor den aus dem Princip der Verkehrsfreiheit hergeleiteten Forderungen der Handeltreibenden: eine Auffassung, die in der Beschwerdepraxis gegen die Uferstaaten mit Zähigkeit festgehalten wurde.

Die beiden deutschen Grossmächte bekannten sich stets in der Behandlung der deutschen Stromläufe zu dem Grundsatze des Uferstaatsrechts. Dies geschah beispielsweise von preussischer Seite, als es sich 1829 um Beilegung einer die Rheinschiffahrt betreffenden Differenz handelte, bei der Holland zumeist betheiligt war. Beide Regierungen, die preussische sowohl als die niederländische erkannten an, dass die Freiheit der Flussschiffahrt nur zu Gunsten der Uferstaaten Geltung erlangt habe. Eben derselben Auffassung gab die preussische Regierung einen sehr präcisen Ausdruck, als sich der Frhr. von Manteuffel in einer Depesche vom 26. August 1857 dahin vernehmen liess:

„Nach den Verhandlungen der Wiener Congressakte über Art. 109 ist es nicht zweifelhaft, dass es nicht in der Absicht jener Akte gelegen hat, den Nichtuferstaaten ein Recht zur Schiffahrt auf den conventionellen Flüssen beizulegen".

Man befand sich dabei in völliger Uebereinstimmung mit der beschränkenden Auslegung, die Oesterreich auf der Conferenz zu Dresden in seiner Erklärung vom 18. Juni 1819 nachdrücklichst vertreten hatte:

„Die Absicht der hohen contrahirenden Parteien des Wiener Congresses scheint darauf gerichtet gewesen zu sein, nur den Unterthanen der Uferstaaten das Recht auf freie Schiffahrt zuzusprechen und diesen Vortheil keineswegs den Nichtuferstaaten zu gewähren, zumal es sonst an jeder Gegenseitigkeit fehlen würde".

Wie sehr die Grossmächte bemüht waren, den eigenthümlichen Verhältnissen der Flussuferstaaten Rechnung zu tragen, erwies sich jedenfalls am deutlichsten in dem schonenden Verhalten, das nach der belgischen Revolution gegenüber einem minder mächtigen Staate innegehalten wurde, der die Vorzüge seiner geographischen Lage auf seinem eigenen Gebiete

gegenüber dem gewaltsam abgefallenen, benachbarten Uferstaate durch einen Flusszoll ausbeutete [1]).

Im übrigen hatten die auf Anrufen Hollands intervenirenden Grossmächte auf der Londoner Conferenz 1831 festgestellt, dass die Principien des vom Wiener Congress festgestellten Flussschiffahrtsrechtes auch auf der Schelde in Giltigkeit bleiben sollten. Der alsdann zu London am 19. April 1839 zwischen dem König der Niederlande und dem König von Belgien abgeschlossene Separationsvertrag stipulirt im Art. IX:

> „Dass die Bestimmungen der Wiener Congressakte Art. 108 bis 117 einschliesslich betreffend die Freiheit der Schiffahrt auf den schiffbaren Flüssen und Strömen auf diejenigen schiffbaren Flüsse und Ströme Anwendung finden sollen, welche gleichzeitig belgisches und holländisches Territorium trennen oder durchfliessen".

Für die Aufrechterhaltung der erforderlichen Schiffahrtsanstalten auf der Schelde und ihren Mündungen vereinbarten die beiden contrahirenden Staaten eine

---

[1]) Ueber die Schelde s. *Caratheodory, Le droit internat. concernant les grands cours d'eau p. 117.* Wenn dieser sachkundige Schriftsteller mit Recht daran erinnert, dass man auf der Schelde freisinnigere Grundsätze befolgt hat, als auf dem Rhein und die überseeischen Nationen von der Benutzung des Wasserweges nicht ausgeschlossen habe, so trifft dieser Vorwurf die Holländer und ihr Verhalten gegen die Rheinmündungen. Die Flusscabotage auf dem oberen, den Seeschiffen unzugänglichen Stromlaufe war eine für die Nichtuferstaaten, wenigstens damals, vergleichungsweise unbedeutende Angelegenheit.

gemeinsame Ueberwachung durch Commissarien der beiden betheiligten Uferstaaten [1]).

---

[1]) Art. IX § 2 lautet: *En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu, que le pilotage et le balisage ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre. Des droits de pilotage moderés seront fixés d'un commun accord et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.*

Zweite Periode.

Die Donauschiffahrt vom Pariser Frieden bis zum Berliner Traktat (1856—1878).

Aus allgemein bekannten Gründen verzichtete der Wiener Congress darauf, auch die auf der Donau bestehenden Schiffahrtsverhältnisse in den Kreis seiner Erwägungen aufzunehmen. Die Türkei gehörte nicht zu den auf dem Wiener Congress vertretenen Mächten. In ihren Händen befanden sich die unteren Ufer der Donau von dem Punkte an, wo der gewaltige Strom sich der territorialen Verfügung der österreichischen Krone entzog, bis zu den Mündungen, die erst im Frieden zu Adrianopel unter russische Botmässigkeit kamen. So blieb die Donau ein Stromlauf, auf welchem von einem gemeinschaftlichen Mitgebrauchsrechte der Uferstaaten schon deswegen keine Rede sein konnte, weil die Türkei als ausserhalb der europäischen Rechtsgenossenschaft der christlichen Staatenwelt stehend erachtet wurde. Die Schiffahrtsbeziehungen waren durch Specialverträge für einzelne Strecken

von Staat zu Staat geregelt. Die Türkei selbst bereitete dem Flussverkehr keine grundsätzlichen Hindernisse [1]).

Dieser Zustand der Dinge änderte sich mit dem Pariser Frieden vom 30. März 1856. Mit der Vervollkommnung der Verkehrsmittel war der Nutzen der Donauschiffahrt zunächst für Oesterreich von grosser, ehemals ungeahnter Bedeutung geworden. Die Aufschliessung ausgedehnter landwirthschaftlicher Productionsgebiete von seltenster Fruchtbarkeit hatte den überseeischen Frachtverkehr aus dem westlichen Europa in die Häfen der Donaumündungen angelockt. Im umgekehrten Verhältniss zu der europäischen Wichtigkeit der unteren Donauländer stand die Leistungsfähigkeit einer durch allmähliche Versandung für Seeschiffe von mittlerem Tiefgange fast regelmässig unzugänglichen und selten gefahrlosen Wasserstrasse. Zu einem wirksamen Eingreifen in die Ordnung der Donauschifffahrt war den sieben am Abschluss des Pariser Friedens betheiligten Mächten (Frankreich, England, Türkei, Sardinien, Russland, Preussen, Oesterreich) eine wirksame Handhabe geboten, nachdem die Türkei in die allgemeine europäische Völkerrechtsgenossenschaft aufgenommen und das gesammte Gebiet der Donaumündungen in ihre Gewalt oder Oberhoheit durch Abtretung zurückgelangt war. Russland schied aus der Reihe der Donauufer-

[1]) Vgl. C. F. Wurm, Vier Briefe über die freie Donau-Schiffahrt. Leipzig 1855. — Die Donauschiffahrtsfrage in ihrer Entwickelung vom Wiener Congress bis zum Abschluss der Donauschiffahrtsakte vom 7. Nov. 1857 (Stuttgart 1858).

staaten aus. Aus einem Eigenthumsgewässer der Uferstaaten ward die Donau zu einem internationalen Strom, gleich den sogenannten „conventionellen Flüssen“ des Wiener Congresses erhoben. Der wesentliche Inhalt der auf die Donau bezüglichen fünf Artikel (15—19), deren Wortlaut wir im Anhange wiedergeben, ist folgender:

1. Die die Flussschiffahrt auf internationalen Strömen betreffenden Vorschriften der Wiener Congressakte finden auch auf die Donau und ihre Mündungen Anwendung. Diese Bestimmung bildet einen Theil des öffentlichen europäischen Rechts *(droit public de l'Europe)* und wird garantirt. Alle in den nachfolgenden Artikeln nicht besonders vorgesehenen Einschränkungen oder Abgaben sind unzulässig. Untersagt sind vornehmlich Abgaben, die sich nur auf die Thatsache der Beschiffung oder auf die Eigenschaft der verladenen Waaren gründen. Die Strompolizei und die Massregeln der Quarantäne sollen in einer dem Verkehr günstigen Weise eingerichtet werden (Art. 15).
2. Um vorstehende Anordnungen auszuführen, wird eine aus je einem Vertreter der sieben contrahirenden Mächte gebildete Commission beauftragt, die zur Herstellung der Schiffbarkeit von Isaktscha stromabwärts und in den benachbarten Meerestheilen nothwendigen Meliorationsarbeiten vornehmen zu lassen.

   Die zur Deckung der Kosten nothwendigen

Gelder können nach festen, mit Stimmenmehrheit beschlossenen Sätzen unter der ausdrücklichen Bedingung vollkommenster Gleichheit für alle Flaggen von den verkehrenden Schiffen erhoben werden (Art. 16).

3. Eine aus je einem Vertreter der Uferstaaten des schiffbaren Stromlaufs (Oesterreich, Bayern, Türkei und Württemberg) gebildete Commission, welcher Beigeordnete aus den drei Donaufürstenthümern (Serbien, Moldau, Walachei) hinzutreten, wird als eine ständige eingerichtet, und zwar mit der Bestimmung:

   „Die Schiffahrtsreglements und die Strompolizei zu ordnen, alle Hindernisse der Schiffahrt zu entfernen, welche aus irgend welchen Gründen der Anwendung der von der Wiener Congressakte gegebenen Vorschriften im Wege stehen würden; auf dem ganzen Stromlauf die nothwendigen Arbeiten zu veranlassen und nach der Auflösung der europäischen Commission für die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit in den Mündungen und in dem benachbarten Meerestheile zu sorgen“ (Art. 17).

4. Binnen zwei Jahren soll die europäische Commission und die Uferstaatencommission den ihnen ertheilten Auftrag erledigen. Auf einer Conferenz werden die Signatarmächte auf geschehene Benachrichtigung von den Ergebnissen Akt nehmen und die europäische Commission

alsdann auflösen, deren Functionen auf die Uferstaatencommission übergehen (Art. 18).

5. Um die Ausführung der mit allseitiger Uebereinstimmung *(d'un commun accord)* beschlossenen Reglements zu sichern, kann jede der contrahirenden Mächte zwei leichte Schiffe zur Ueberwachung in den Mündungen der Donau stationiren (Art. 19).

Gewiss spricht es nicht zu Ungunsten des ältern aus der Wiener Congresszeit stammenden Flussschiffahrtsrechts, dass man 1856 nichts erheblich Besseres an dessen Stelle zu setzen wusste. Nur darüber liess man keinen Zweifel, dass, was die Donau anbelangt, jene freiere Auffassung gebilligt und sanctionirt werden sollte, wonach auch Nichtuferstaaten als schiffahrtsberechtigte Interessenten anzuerkennen waren. Im Uebrigen ergiebt die durch Art. 15 im Verhältniss zum ältern Recht anerkannte Rechtscontinuität, dass es nicht nur bei den Bestimmungen des Wiener Vertragsrechts selbst, sondern auch in ihrer Anwendung und Durchführung bei der früher befolgten Staatspraxis d. h. der im Völkerrecht zumeist massgebenden Interpretationsinstanz, abgesehen von der Erweiterung des schiffahrtsberechtigten Interessentenkreises, fernerhin sein Bewenden haben solle.

Von den schiffahrtsberechtigten Staatensubjecten abgesehen, kann es daher nur eine Auslegungsweise des Wiener Congressrechts geben: diejenige, welche bereits vor 1856 bei den grossen Stromläufen

herrschend gewesen, die man soweit billigte, als man sie nicht ausdrücklich verändert hat.

Dem aufmerksamen Beobachter kann es aber kaum entgehen, dass die grosse Majorität der Pariser Contrahenten (Frankreich und Russland, England, Preussen und Sardinien), die nach ihrer geographischen Lage besonders berufen war, die internationale Seite der Schiffahrt gegenüber denjenigen beiden als Signatarmächte betheiligten Uferstaaten (Oesterreich und die Türkei) zu wahren, dennoch den Ueberlieferungen der Gerechtigkeit folgend, die Souveränetät eben dieser Uferstaaten in weitestem Umfange anerkannte und achtete.

Man würdigte in Paris die immerhin möglichen Collisionsfälle zwischen den nationalen Forderungen der Uferstaaten und den internationalen Forderungen der Verkehrsfreiheit, indem man davon absah, die conventionellen Ströme einseitig nach kosmopolitischen Gesichtspunkten zu behandeln. Denn wenn man auf dieselben an Stelle abstrakter Menschheitsziele, an Stelle eines unbestimmbaren sogenannten philosophischen Völkerrechtes, das praktisch geltende, öffentliche Recht Europa's angewendet wissen wollte (s. Art. 15), so ist damit auf das klarste ausgesprochen, dass begriffsmässig das „öffentliche Recht" Europa's eine völkerrechtliche und staatsrechtliche Seite in sich begreift und vereinigt.

Den in Paris nicht vertretenen Uferstaaten (Bayern und Württemberg) ward selbstverständlich keinerlei rechtlich bindende Verpflichtung auferlegt, das Ein-

stimmigkeitsprincip des Staatsvertragsrechts vielmehr nur in soweit vorübergehend modificirt, als in der provisorischen europäischen Commission Tarifsätze zu normiren waren.

Verhielte es sich anders, wie wäre man dazu gekommen, der Uferstaatencommission eine späterhin sich auf den ganzen Flusslauf erstreckende Competenz einzuräumen? Welche andere Bedeutung als die Anerkennung einer vorzugsweise den Uferstaaten zukommenden Berechtigung, könnte man mit der in Aussicht genommenen, bestimmt verheissenen Auflösung der „europäischen Commission" verbinden?

Jeder Zweifel über den Charakter der zu Paris getroffenen Vereinbarung muss schwinden, wenn man die in den Sitzungsprotokollen des Pariser Congresses niedergelegten Erläuterungen beachtet, denen ein die Wiener Congressbestimmungen anerkennendes, von Oesterreich, England, Russland und der Türkei unterzeichnetes Wiener Protokoll vom 1. Februar 1856 vorangegangen war. Insbesondere erklärte Graf Buol, als Vertreter Oesterreichs in der Sitzung vom 12. März 1856:

„Dass die Uferstaaten ausschliesslich berufen seien, sich über die Reglements der Flusschiffahrtspolizei zu verständigen und deren Ausführung zu überwachen", während andrerseits Lord Clarendon hervorhob, dass von irgend einem Vorzugsrechte Oesterreichs, beruhend auf einer rechtlich verschiedenen Behand-

lungsweise der unteren und der oberen Donaustrecke nicht die Rede sein dürfe (s. Protokoll Nr. 8). Und auch der französische Vertreter versicherte, dass den Uferstaaten ihre besondern Interessen bei der Ordnung der Flussschiffahrtsangelegenheiten in Gemässheit der vom Wiener Congress getroffenen Festsetzungen gewahrt werden sollten.

Eben diese Protokolle lassen erkennen, dass Oesterreich, wie nach dem Jahre 1815 bezüglich der Elbe, auch 1856 in Beziehung auf die Donau die Rechte der Uferstaaten gegenüber dem internationalen Verkehrsrecht stärker betonte, als die Vertreter anderer Mächte, und dass der als Ausnahme dastehende Präcedenzfall einer 1849 von Oesterreich abgeschlossenen, die Verkehrsfreiheit auf dem Po gewährenden Convention als leitend oder bindend nicht erachtet werden sollte.

Der weitere Verlauf der Thatsachen bewegte sich in einer den Erwartungen der 1856 versammelt gewesenen Staatsmänner nahezu entgegengesetzten Richtung. Die Abmachungen der als definitiv und permanent gedachten Uferstaatencommission entsprachen dem ihr von den Congressmächten erzeigten Vertrauen nicht. Umgekehrt, die als provisorisch gedachte europäische Commission an den Donaumündungen übertraf alle Erwartungen. Und doch war die Aufgabe beider von sehr ungleicher Schwierigkeit. Die europäische Commission hatte die in politischer und technischer Hinsicht überaus schwere Aufgabe, die damals an der Mündungsstelle der Donau gleichsam abhanden

gekommene Schiffbarkeit eines in Schlamm, Sand und Schiffstrümmern verkümmerten Stromes neu zu schaffen, die Donau zu befähigen, im Sinne des Wiener Congresses ein bis zu seiner Mündung und von seiner Mündung der Schiffahrt zugänglicher Stromlauf zu werden, den Principien des Verkehrs eine geographische Grundlage zu schaffen.

Die Uferstaatencommission übernahm, im Vergleich zu diesem technischen Problem ersten Ranges, die bei allseitig gutem Willen, verhältnissmässig leichte Aufgabe, die in der Praxis der Rhein- und Weserschiffahrt seit einem Menschenalter aufgesammelten Erfahrungen, Regeln und Verordnungen auf die durchaus analogen Verhältnisse der Donau anzuwenden. Vom juristischen Standpunkt war nicht der mindeste Grund ersichtlich, warum die Ausführungsbestimmungen eines durch den Wiener Congress und den Pariser Frieden völlig klar gestellten Princips am oberen, mittleren oder unteren Laufe der Donau in erheblicher Weise anders gestaltet werden müssten, als am oberen oder mittleren Laufe der Elbe, der Weser und des Rheines.

Betrachten wir zunächst das Werk der permanenten Uferstaatencommission, die gegen Ende des Jahres 1856 in Wien versammelt wurde. Wenn es überhaupt gestattet ist, zwischen der territorialen Grösse und dem handelspolitischen Einfluss eines Staates eine gewisse Wechselwirkung zu vermuthen, so kann angenommen werden, dass unter den siebenundvierzig Artikeln der Donauschiffahrtsakte vom 7. November

1857 kein einziger enthalten ist, dessen Annahme gegen die entschiedene Abneigung Oesterreichs von den stimmberechtigten Vertretern der Commission im Wege eines Zugeständnisses erlangt worden wäre, während es umgekehrt bekannt ist, dass der Vertreter Bayerns gegen einzelne verkehrsfeindliche Satzungen der Donauschiffahrtsakte seinen Bedenken Geltung zu verschaffen erfolglos bemüht gewesen war[1]).

Die Donauschiffahrtsakte[2]) beruft sich in ihrem Eingange auf die verpflichtende Kraft des in Wien und Paris geordneten Flussschiffahrtsrechtes, aber sie verletzte in gleicher Weise das völkerrechtliche Princip der Verkehrsfreiheit und der ausdrücklich in Paris anerkannten, jeder Möglichkeit des Zweifels entrückten Gleichberechtigung der Nationen, wie die handelspolitischen und technischen Rücksichten der Verkehrsentwickelung. Was diese technische Seite anbelangt, so genügt es auf die sachverständige Kritik zu verweisen, welche in einer Denkschrift der preussischen Regierung vom März 1858 niedergelegt ist und sich auf drei verschiedene Gegenstände erstreckt: auf die zollamtliche Behandlung der Donauschiffahrt; auf

---

[1]) Vgl. C. F. Wurm, Fünf Briefe über die Freiheit der Flussschiffahrt und über die Donauakte vom 7. November 1857. Leipzig 1858. — *Carathéodory, le droit international concernant les grands cours d'eau, pag. 124 fg.*

[2]) Vgl. den französ. Text in den *Actes relatifs au Danube p. 10.* — Den deutschen Text, der vielfach abgedruckt wurde, giebt auch Wurm in seinen fünf Briefen wieder (S. 44 ff.).

die Waaren- und Personenbeförderung zwischen zwei Häfen der Donau und auf die Schiffahrtsabgaben [1]). Den positiven, achtzehn Monate vorher von Oesterreich und der Türkei selbst geschaffenen Völkerrechtsgrundsätzen läuft die Donauschiffahrtsakte insofern zuwider, als ein Unterschied zwischen der vollen Berechtigung der den Uferstaaten angehörigen Unterthanen und der beschränkten Berechtigung der überseeischen Verkehrtreibenden aufgestellt wird. Den Fahrzeugen aller Nationen wird nur der freie Verkehr von der See in die Donauhäfen und umgekehrt, nicht aber der freie Verkehr von einem Donauhafen in einen anderen zugestanden. Somit wird die Flussschiffahrt im engeren Sinne den Fahrzeugen der Uferstaaten wiederum in derselben Beschränkung vorbehalten, welche nach 1815 in Deutschland üblich geworden und von den Congressmächten zu Paris 1856 missbilligt worden war.

Wenn die Donauschiffahrtsakte weder den Anforderungen der allgemein allen Nationen zugestandenen Verkehrsfreiheit, noch den positiven Vorschriften der

---

[1]) Preussisches Handelsarchiv vom 19. März 1858. Dass die Donauschiffahrtsakte nach der Auffassung der preussischen Regierung den Bestimmungen des Pariser Traktats nicht überall entsprach, ergiebt sich aus den einleitenden Bemerkungen. Das Gegentheil behauptete selbstverständlich die österreichische Staatsregierung. Vgl. Drei österreichische Denkschriften über die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857. (Leipzig 1858). — Den französischen Standpunkt vertritt gegen Oesterreich das *Mémoire sur la liberté du Danube et sur l'acte de navigation du 7 novembre (Paris 1858).*

Pariser Vertragsmächte entsprach, so war sie nach einer dritten Richtung hin den alten Ueberlieferungen getreu geblieben. Nirgend wird das Recht eines Uferstaates auf Kosten eines anderen Uferstaates verletzt, überall vielmehr, wo gewisse Massregeln der Zukunft vorbehalten werden müssen, das gemeinsame Einverständniss aller Uferstaaten betont. Noch viel weniger konnte davon die Rede sein, im Namen der permanenten Commission irgendwo in die Polizeigewalt und territorialen Rechte Einzelner eingreifen zu wollen. Die Ausführung der einzelnen Artikel war, vorbehaltlich einer Verpflichtung zur wechselseitigen Mittheilung der angeordneten Vollzugsmassregeln, durchaus den Uferstaaten vorbehalten.

Hatte man doch in weitgehender Rücksichtnahme auf die verschiedenen Grade politischer Empfindlichkeit, in einem besonderen Artikel IV durch Wahrung des Postrechts der Uferstaaten sich gegen die Verschiffung von „Erzeugnissen der periodischen Presse“ zu sichern gesucht und somit gleichsam eine Quarantäne gegen ansteckende Gedanken nöthig befunden.

Wie man indessen über die Uferstaatencommission, deren Arbeiten am 29. August 1857 erledigt worden waren, und den Werth der erreichten Ergebnisse auch denken möge, sicher ist: dass Oesterreich, die Pforte und vermuthlich auch die beiden deutschen Bundesstaaten gerade im Hinblick auf die deutschen Flussschiffahrtsakten das ältere, durch die Staatspraxis

festgestellte Recht des Wiener Congresses auf ihrer Seite zu haben glaubten.

Um dies zu beweisen, genügt es, sich auf die österreichische Depesche vom 5. Januar 1858 und das Circularschreiben des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten zu Constantinopel an die türkischen Gesandtschaften vom 26. Januar 1858 zu berufen.

Dieses letztere erkennt an, dass durch die Stipulationen des Pariser Congresses in Beziehung auf die Donau, nur die unterzeichnenden Uferstaaten, das heisst die Türkei und Oesterreich, nicht aber Württemberg und Bayern verpflichtet worden seien, dass das der späteren Conferenz vorbehaltene Recht, von den Abmachungen der Uferstaaten Akt zu nehmen, auch das Recht der Zustimmung in sich schliesse, und dass als fundamentales Princip der Wiener Congressakte gerade dasjenige anzuerkennen sei, wonach es „zur exclusiven Competenz der Uferstaaten" gehört, unter einander die auf die Schiffahrt auf internationalen Strömen bezüglichen Regeln zu vereinbaren.

Dieses Anerkenntniss der Pforte ist um so bedeutsamer, als die Türkei in der Unbefangenheit ihrer Auslegung des älteren Rechts durch keinerlei Präcedenzfälle behindert war.

Das Jahr 1858 kam heran; mit ihm die Pariser Conferenz, die berufen war, von der Donauschiffahrtsakte „Akt zu nehmen", d. h. wie die Mehrheit der Signatarmächte am 9. August 1858 annahm, im Wege

vorangegangener Prüfung durch „Aktnahme“ zu constatiren, ob den Vorschriften des Pariser Congresses genügt war oder nicht [1]).

Mit Ausnahme der beiden Donauuferstaaten schlossen sich damals sämmtliche Signatarmächte den eingehend motivirten und im Protokoll No. 18 vom 16. August 1858 niedergelegten Ausstellungen an, welche Lord Cowley, als Vertreter Englands gegen diejenigen Bestimmungen der Donauschiffahrtsakte erhob, welche ihm mit den Principien des Wiener Congresses sowohl als auch mit den Vereinbarungen des Pariser Friedens gleichmässig im Widerspruch zu stehen schienen. Seine Rügen richteten sich vornehmlich gegen den Art. 8, durch welchen die Flaggen der Nichtuferstaaten von der Cabotage ausgeschlossen worden waren, gegen die Verletzung der Gleichberechtigung aller Nationen, gegen die Nichterwähnung der internationalen Nebenflüsse der Donau (Inn, Sereth, Pruth und anderer), gegen die der Schiffahrt hinderlichen Vorschriften über Quarantäne und manche andere Einzelheiten von vergleichungsweise geringerer Bedeutung, worauf der Baron Hübner, als Vertreter Oesterreichs, von dem Vertreter der ottomanischen Pforte unterstützt, zu Gunsten der den Uferstaaten zukommenden Vollberechtigung die fortdauernde Geltung der in den deutschen Flussschiffahrtsakten be-

---

[1]) Vgl. *Protocoles de la Conférence de Paris relatifs aux réglements de la navigation du Danube elaborés par la commission riveraine (extrait)* in den *Actes relatifs au Danube (Bucarest 1882) pag. 21.*

folgten Regeln soweit geltend zu machen suchte, als nicht an den Mündungen der Donau ein Ausnahmerecht durch den Pariser Congress beschlossen worden war. Indem derselbe im Widerspruch zum Grafen Kisseleff der österreichischen Regierung das Recht wahrte, völlig unabhängig von der Zustimmung der Pariser Congressmächte die Donauschiffahrtsakte zur Ausführung zu bringen, erklärte er, dass dieselbe in Oesterreich in Vollzug gesetzt worden sei.

Völlig unberührt von den auf der Pariser Conferenz hervorgetretenen Meinungsverschiedenheiten und allseitig stillschweigend anerkannt blieb der Grundsatz, dass ohne Mitwirkung der betheiligten Uferstaaten auf ihren Flussgebietsstrecken Schiffahrtsreglements weder beschlossen noch in Mitwirksamkeit gesetzt werden können.

Die Pariser Conferenz verzichtete demgemäss darauf, an Stelle der angefochtenen Bestimmungen die von Lord Cowley ausgegangenen Verbesserungsvorschläge gegen den Widerspruch der beiden Uferstaaten zu beschliessen, überliess diesen das Weitere und begnügte sich damit, die Aktnahme im Sinne der Billigung und Anerkennung bis auf Weiteres zu versagen.

Das letzte Ergebniss der auf der Pariser Conferenz vom Jahre 1858 geltend gemachten Bedenken liegt in den sechs Zusatzartikeln vor, welche am 1. März 1859 zu Wien von den Uferstaaten zur Donauschiffahrtsakte vereinbart worden sind. Ob der in der Eingangsformel ausgesprochene Zweck, die Wünsche der Pariser Conferenz und die dort hervorgetretenen Meinungsver-

schiedenheiten zu berücksichtigen, dem wirklichen Inhalte der Zusatzartikel entspreche, mag man dahingestellt sein lassen. Ueber den Inhalt dieser Zusatzartikel ist zu bemerken: Auf der einen Seite wird das Recht der maritimen Schiffahrer für jede einzelne Fahrt auch von einem Donauhafen in einen anderen, d. h. das Recht, von den Zwischenstationen bis an den Endpunkt ihrer Linien Passagiere und Güter zu befördern anerkannt; andererseits das Recht der Uferstaaten festgestellt, auf den ihnen gehörigen Stromstrecken solche „Erleichterungen" zuzugestehen, welche in der Donauschiffahrtsakte selbst nicht näher erwähnt waren, vorausgesetzt, dass dieselben mit deren sonstigen Bestimmungen nicht im Widerspruch stehen würden.

Wenden wir uns nunmehr zu den Arbeiten der europäischen Commission, deren Mitglieder als Commissarien der sieben Mächte in Galatz die von dem Pariser Congresse vorgesehenen Aufgaben, die ursprünglich gesetzte zweijährige Frist überschreitend, nach neunjähriger Thätigkeit zum Abschlusse brachten.

Am 2. November 1865 ward zu Galatz der *acte public*, betreffend die Schiffahrt in Donaumündungen, unterzeichnet, in welchem man mit Recht einen höchst wichtigen Fortschritt in der Entwickelung des internationalen Flussschiffahrtsverkehrs zu erkennen, aber gleichzeitig auch den Uebergangscharakter zu dem der Zukunft vorbehaltenen, definitiven, einheitlichen Fluss-

schiffahrtsrecht der Donau vom Standpunkte des Pariser Congresses zu betonen hat [1]).

Irrthümlich wäre die Annahme, dass in der Einsetzung dieser, wie bereits bemerkt wurde, provisorischen Commission eine irgendwie erhebliche Abweichung von den Grundsätzen des Völkerrechts, oder gar die Schöpfung einer neuen Rechtsregel beabsichtigt gewesen wäre. Die europäische Commission war keine Einrichtung, durch welche der Türkei eine dauernde Servitut auferlegt werden konnte. Die Einsetzung der Commission diente dazu, die gesammte Intelligenz der westeuropäischen Wasserbautechnik in den Dienst einer Aufgabe heranzuziehen, die mit den in Osteuropa vorhandenen Kräften und Mitteln nicht zu bewältigen war. Durch einen ungewöhnlichen Kostenaufwand und die Leistungsfähigkeit einsichtigster und erfahrenster Männer verschiedener Nationalitäten entstanden zur Sicherstellung der Schiffahrt auf dem Mündungsgebiete bis Isaktscha europäische Wasserbauanstalten mit der Bestimmung, in ein geordnetes, definitives Verhältniss der Uebereinstimmung mit dem überlieferten Rechtszustande der Uferstaaten gesetzt zu werden. Keinerlei Umstände deuteten darauf hin, dass die europäische Commission irgendwo die Bestimmung empfangen hatte, den Rechten der Uferstaaten dauernd zu derogiren. Es wäre sogar unbillig gewesen, der Türkei die Lasten der Stromregulirung aufzuerlegen, die unter russischer Herrschaft

[1]) S. den Text in den *Actes relatifs au Danube.*

aus der Verwahrlosung der Strommündungen allmählich erwachsen waren.

Jeder in dieser Hinsicht mögliche Zweifel muss schwinden, wenn man das Protokoll derjenigen Sitzung betrachtet, in welcher die Unterzeichnung des *acte public* erfolgte. Das Protokoll No. 149 vom 2. November 1865 sagt:

„*Il a été bien entendu, que cette déclaration ne devait pas impliquer de la part de la Sublime-Porte, une consécration à perpétuité de ce principe ni ne devait apporter le moindre préjudice aux droits des États Riverains et aux principes établis par le Congrès de Paris.*“

In der Präsidialstellung des türkischen Delegirten war damals der Gebietshoheit der Pforte an den Donaumündungen gebührend Rechnung getragen worden.

Aber auch der Inhalt des *acte public* vom 2. November 1865 gestattet keinerlei Ungewissheit in Beziehung auf die Fortdauer des älteren, durch den Pariser Congress bestätigten Flussschiffahrtsrechts. Titel I giebt die Bestimmungen, betreffend die materiellen Bedingungen der Schiffahrt in sechs Artikeln, in denen der interimistische Charakter der europäischen Commission insoweit bestätigt ist, als auf diejenige Autorität hingewiesen wird, die späterhin als Nachfolgerin an ihre Stelle treten wird (Art. 1—4). Titel II enthält die Bestimmungen, betreffend die administrative Behandlung der Schiffahrt im Allgemeinen (Art. 7—12), rücksichtlich des Abgabentarifs (Art. 13—17) und der Quarantaine (Art. 18—20).

Vornehmlich in den executiven Organen der Strompolizei wird das selbstverständliche Recht des Uferstaates auch während des Interimisticum gewahrt. Denn die Ueberwachung der Schiffahrt auf dem Mündungsgebiete gehört zur Competenz des Generalinspectors der unteren Donau und des Hafencapitains von Sulina. Beide werden von der Pforte ernannt, leisten einen Diensteid auf die gewissenhafte Beobachtung des Schiffahrtsreglements und fällen ihre Urtheile im Namen des Sultans. Sie sind nicht absetzbar, ausser in Gemässheit besonderer Bedingungen und stehen unter der Oberaufsicht der europäischen Commission, so lange diese fungirt — also während eines Uebergangsstadiums.

Nach den durch Art. 15 des Pariser Congresses feierlichst bestätigten „Principien des Wiener Congresses" haben die beiden höchsten Executivbeamten die Gleichberechtigung aller Flaggen in der Schiffahrt zu wahren. Die in Gemässheit des Art. 19 des Pariser Friedens in den Donaumündungen stationirten Kriegsschiffe agiren nur gegen Handelsinteressenten ihrer eigenen Nationalität, ausser in denjenigen Fällen, in denen ihre Unterstützung auf Grund besonderer Verträge oder des Herkommens oder in Gemässheit einer Delegation von Machtvollkommenheiten im Interesse anderer Nationen nachgesucht wird.

Titel III (Art. 21) stipulirt die Neutralität gegenüber Kriegführenden für die von der europäischen Commission geschaffenen Anstalten und Arbeiten aller Art, ingleichen für die etwa von den nachfolgenden Behörden

noch herzustellenden Arbeiten gleicher Art, einschliesslich der Generalinspection der Flussschiffahrt, der Hafenverwaltung zu Sulina, des Personals der Schiffahrtscassenverwaltung, des Marinehospitals und aller technischen, mit der Ueberwachung der Arbeiten betrauten Beamten, wobei selbstverständlich die Innehaltung auch der Neutralitätspflichten vorausgesetzt wird.

Der Schlussartikel (22) verordnet die Ratification spätestens binnen zwei Monaten und die Niederlegung der Ratificationserklärungen in der Kanzlei des Kaiserlichen Divans zu Constantinopel.

Als Beilagen zum *acte public* wurden am gleichen Tage genehmigt: ein Schiffahrts- und Polizeireglement für die untere Donau *(Réglement de navigation et de police applicable au Bas Danube)*, enthaltend 102 Artikel, deren spätere Abänderung durch die europäische Commission oder ihre international anerkannte Nachfolgerin offen gelassen ist (Annexe A), und ein Tarif der an der Mündung der Donau zur Erhebung gelangenden Schiffahrtsabgaben *(Tarif et droits de navigation à prélever à l'embouchure du Danube)*, enthaltend 19 Artikel (Annexe B).

Indem wir die wesentlichen Inhaltsbestimmungen des *acte public* berichteten, leitete uns die Absicht, zu constatiren, in welcher Weise man unter den völlig anomalen Verhältnissen der Donaumündungen, die eine Concentration von executiven Befugnissen vorübergehend rechtfertigen konnten, die nothwendigen Souveränetätsrechte des Uferstaates auffasste und verstand.

Der *acte public* der europäischen Commission gelangte im Frühjahr 1866 an die Prüfungsinstanz der auf der Pariser Conferenz vertretenen sieben Mächte und erhielt deren Billigung, ausgenommen Artikel 5 im Schiffahrtsreglement (Annexe A), dem eine veränderte Fassung gegeben ward. Ueber den provisorischen Charakter der europäischen Commission, deren Fortdauer im Hinblick auf die Vollendung nothwendiger technischer Arbeiten um fünf Jahr verlängert ward, bestand nirgends ein Zweifel. Fraglich blieb nur, wann die permanente Uferstaatencommission im Stande sein werde, aus deren Händen ein fertiges Werk in Empfang zu nehmen. Durch den russischen Vertreter, Baron Budberg angeregt, bewegte sich die Discussion ausserdem um ein anderes, höchst wichtiges Thema: um das Verhalten der österreichischen Regierung gegenüber den an der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 durch die Conferenz im Jahre 1858 gerügten Vertragswidrigkeiten und die Bildung der vorausgesehenen definitiven Uferstaatencommission, in Beziehung auf welche die Initiative von Seiten der österreichischen Regierung erwartet werden durfte.

Die Gegenerklärungen des Fürsten Metternich sind in dem Conferenzprotokolle vom 28. März 1866 (No. 3) niedergelegt und besagen Folgendes: „dass die dermaligen Verhältnisse der Moldau-Walachischen Fürstenthümer einer Constituirung der Uferstaatencommission Schwierigkeiten bereiten würden", was nach dem Zusammenhange nichts Anderes bedeuten kann, als eine

Anerkennung eines ihnen zweifellos zustehenden, aber momentan nach der Meinung der österreichischen Regierung schwer auszuübenden Uferrechts, eines Rechts auf wesentliche Antheilnahme an einer Commission, deren Aufgabe sich selbstverständlich auch auf das österreichische und deutsche Flussgebiet der Donau erstreckt haben würde.

Fernerhin bemerkte Fürst Metternich auf die Erinnerungen des russischen Vertreters, dass (nach Verlauf von acht Jahren) die im Jahre 1858 auf der Conferenz gegen die Donauschiffahrtsakte erhobenen Bedenken den Gegenstand sorgfältigster Prüfung bilden würden, deren Ergebniss ungesäumt mitgetheilt werden solle, eine Erklärung, aus der für den damaligen Zeitpunkt geschlossen werden musste, dass eine „sorgfältige" Prüfung bis dahin entweder nicht dringend geboten gewesen schien, oder zu keinem den Wünschen der Mächte entsprechenden Resultat geführt hatte, und man trotz aller Prüfungen zu dem Entschlusse gelangt war: an Vorrechten der Uferstaaten trotz der Stipulationen des Pariser Friedenscongresses festzuhalten.

Das von Oesterreich in der Befolgung des Pariser Traktats fortdauernd bis zum Jahre 1870 innegehaltene Verfahren macht es, wenn nicht entschuldbar, so doch erklärlich, dass Russland eine ihm vortheilhafte Constellation der europäischen Verhältnisse wahrnahm, indem es die Neutralität des Schwarzen Meeres in einem Zeitpunkte aufkündigte, wo der fünfjährige Zeitraum, für welchen die Competenz der europäischen Donau-

schiffahrtscommission verlängert worden war, seinem Ende entgegenging und aus diesem Grunde eine neue Conferenz erwartet werden durfte, die geeignet erschien, auch von der Neutralitätskündigung „Akt zu nehmen". Unter den diese Ereignisse begleitenden und die nachmalige Londoner Conferenz vorbereitenden Schriftstücken verdient die Depesche des Baron Prokesch an den Grafen Beust, datirt vom 3. Januar 1871 aus Constantinopel und die Depesche des Grafen Beust an den ersteren, datirt vom 21. Januar 1871 aus Wien, von denjenigen beachtet zu werden, denen an einer genauen Kenntniss der die Donauschiffahrt betreffenden Verhältnisse gelegen ist.

Man erfährt, dass dem Grafen Beust daran lag, die Türkei, als gleichsam bevorrechteten Uferstaat der Donau zur Verlängerung der der europäischen Commission ertheilten Vollmachten auf zwölf Jahre und zur Stellung eines darauf abzielenden Antrages in der Conferenz der Mächte zu bestimmen, und dass er das Recht der Territorialmächte gegenüber den europäischen Interessen in Flussschiffahrtsangelegenheiten vollkommen anerkannte. Ausserdem heisst es:

„Sie wollen, Herr Baron, wohl betonen, dass ein Widerspruch zwischen der Bedeutung, die wir von einer Seite den europäischen, so heilsamen Einrichtungen an den Donaumündungen beimessen, und andererseits den Unannehmlichkeiten (*inconvénients*) einer europäischen Ueberwachung, die wir von dem oberen Flusslaufe fernzuhalten

wünschen, nur scheinbar vorhanden ist. In Wahrheit besteht dieser Widerspruch nicht. Unsere Regierung hegt jedoch noch eine andere Absicht, die mit dem Wunsche zusammenhängt, die Uferstaaten der Donau von dieser europäischen oder nichtuferstaatlichen Einmischung zu befreien, welchen Gedanken Sie in einer an den Grafen Apponyi gelangten Instruction entwickelt finden werden".

Mit Beziehung auf das an die Conferenz zu bringende Project einer Schiffbarmachung des Eisernen Thores, und die Nothwendigkeit zur Deckung des erforderlichen Capitals einen dessen Amortisation und Verzinsung gewährenden Flusszoll unter Abänderung des Pariser Traktats vom 30. März 1856 zu erheben, heisst es in derselben Depesche:

„Die k. k. Regierung legt jedoch grossen Werth darauf, dass ihr dieser Schritt gelingt und hofft auf dieser Grundlage — möglicher Weise auch zu Gunsten unserer Mituferstaaten — einen Theil jener Unabhängigkeit zu erringen, die sonst überall in Sachen der Flussschiffahrt mit vollem Rechte theils der territorialen Macht, theils der Gesammtheit der Uferstaatsregierungen, keinenfalls aber den Nichtuferstaaten gebührt."

Das Ergebniss der vom 7. Januar bis zum 14. März 1871 tagenden Londoner Conferenz, deren Protokoll vom 3. Februar 1871 hochbedeutsam ist, entsprach im Ganzen den von Oesterreich ausgegangenen Bestrebungen

und den Thatsachen, die die russische Regierung durch Rücktritt von den das Schwarze Meer betreffenden Neutralitätsverpflichtungen geschaffen hatte.

Hinsichtlich der Flussschiffahrt auf der Donau wird in den Artikeln 4—7 bestimmt:

1. Die durch den Pariser Frieden geschaffene europäische Commission für die Schiffbarmachung der Donaumündungen bis Isaktscha wird in ihrer bisherigen Zusammensetzung beibehalten. Ihr Bestand dauert fernere zwölf Jahre bis zu dem Zeitraum, wo die von dieser Commission unter Garantie der Signatarmächte (mit Ausnahme Russlands) aufgenommene Anleihe amortisirt sein wird (24. April 1883).
2. Die Bedingungen für die Vereinigung der Uferstaatencommission (Art. 17 des Pariser Traktats) werden durch vorangegangenes Einverständniss der Uferstaaten festgestellt, vorbehaltlich der auf die drei Donaufürstenthümer bezüglichen Clauseln. Soweit eine Abänderung des Art. 17 des Traktats in Betracht kommen würde, bildet dieselbe einen Gegenstand besonderer vertragsmässiger Vereinbarung unter den Mitunterzeichnern des Traktats.
3. Die Uferstaaten *(puissances riveraines)* desjenigen Theiles der Donau, wo die Katarakten und das Eiserne Thor der Schiffahrt Hindernisse bereiten, behalten sich vor, sich über die Beseitigung dieser Hindernisse zu verständigen. Es wird ihnen das

Recht zuerkannt, eine Abgabe von den Handelsschiffen sämmtlicher Flaggen zu erheben, die davon Nutzen ziehen, und zwar bis zur Tilgung der zur Ausführung der Arbeiten aufgenommenen Schuld. Art. 15 des Traktats von 1856 wird somit für die Zeit, die zur Zurückzahlung dieser Schuld erforderlich ist, auf den betreffenden Theil des Stromlaufs unanwendbar erklärt.

4. Alle von der europäischen Commission hergestellten Arbeiten und Einrichtungen, soweit diese zum Vollzuge des Pariser Traktats von 1856 oder des gegenwärtigen Traktats dienen, geniessen fortdauernd die ihnen bisher zuerkannt gewesene Neutralität und soll diese auch in Zukunft von den Contrahenten gleicher Weise geachtet werden. Doch versteht es sich, dass diese Bestimmung in keiner Weise das Recht der Hohen Pforte berührt, wie zu jeder Zeit geschah, in ihrer Eigenschaft als Territorialmacht Kriegsschiffe in die Donau einlaufen zu lassen.

Weitergehende Forderungen an die Türkei wurden in London nicht durchgesetzt. England insbesondere hatte wiederholentlich ohne Erfolg vorgeschlagen, die Competenz der europäischen Commission auf die Flussstrecke bis zu dem oberhalb Galatz gelegenen Hafen von Braila auszudehnen.

In diesem Rechtszustande verharrte das Flussschiffahrtsrecht der Donau bis zum Ende des russisch-türkischen Krieges im Jahre 1878.

Dritte Periode.

Vom Berliner Traktat bis zur Gegenwart. (1878—1883.)

Die dritte Periode in der Entwickelung des Donauschiffahrtsrechts, die für die Zwecke meiner Darstellung gleichzeitig die letzte ist, beginnt mit dem Berliner Traktat vom 13. Juli 1878. Die territorialen Veränderungen, die durch den russisch-türkischen Krieg vorbereitet worden waren, dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Hier ist nur daran zu erinnern, dass das Donauufer von diesen Ereignissen insoweit berührt wurde, als Russland durch Wiedererwerb der bessarabischen Gebietstheile am Kilia-Arme der Donaumündungen, in die Gemeinschaft der Donauuferstaaten eintrat, die Hohe Pforte auf ihre oberhoheitlichen Rechte am südlichen bulgarischen Ufer beschränkt wurde und Rumänien zur Entschädigung für seinen Verlust in Bessarabien das Mündungsgebiet der Sulina und des St. Georgkanals, sowie die südlich davon belegnen Landstriche der Dobrudscha erwarb, so dass es damit auf der letzten

Strecke des Stromlaufs, vom Kilia-Arm abgesehen, die gegenüberliegenden Ufer unter seiner Herrschaft vereinigte. In den sechs auf die Donau bezüglichen Artikeln des Berliner Traktats (Art. 52—57), wird Nachfolgendes von den sieben Mächten bestimmt:

1. Im Interesse der Freiheit der Schiffahrt auf der Donau, die ein europäisches Interesse darstellt, werden alle Festungen und Fortificationen auf der Strecke vom Eisernen Thor bis zur Mündung geschleift. Errichtung neuer Festungen ist unzulässig. Kein Kriegsschiff darf auf dieser Strecke verkehren. Ausgenommen von diesem Verbote sind leichte Wachtschiffe zum Zweck der Verzollung oder Flusspolizei. Die von den Mächten an den Mündungen stationirten Kriegsfahrzeuge können bis Galatz aufwärts gehen (Art. 52).
2. Die europäische Donauschiffahrtscommission, unter deren Mitgliedern Rumänien vertreten sein wird, behält ihre Befugnisse. Ihr künftiger Sitz ist Galatz. Sie fungirt völlig unabhängig von der Territorialregierung. Alle früheren auf sie bezüglichen Abmachungen bleiben bestehen (Art 53).
3. Ein Jahr vor dem Ablauf ihrer Functionen werden sich die Mächte über die Verlängerung ihrer Vollmachten oder etwaige Abänderungen verständigen (Art. 54).
4. Die Reglements betreffend die Polizei und Beaufsichtigung der Flussschiffahrt auf der Strecke

vom Eisernen Thor bis Galatz, werden durch die europäische Commission unter Mitwirkung der Delegirten der Uferstaaten ausgearbeitet und in Uebereinstimmung mit den abwärts von Galatz bereits geltenden oder noch zu erlassenden Reglements gesetzt werden (Art. 55).

5. Die europäische Donauschiffahrtscommission wird sich mit der competenten Stelle ins Einvernehmen setzen, um die Unterhaltung des Leuchtthurmes auf der Schlangeninsel zu sichern (Art. 56).
6. Zur Beseitigung der am Eisernen Thor bestehenden Hemmungen übernimmt Oesterreich die erforderlichen Arbeiten. Die Uferstaaten an diesem Theile des Flusslaufes gewähren alle diejenigen Erleichterungen, welche im Interesse der betreffenden Arbeiten erforderlich erscheinen könnten. Die Bestimmungen des Vertrages von London bezüglich der zu erhebenden Flusszölle, durch welche die Herstellungskosten gedeckt werden sollen, werden zu Gunsten von Oesterreich aufrecht erhalten (Art. 57) [1]).

Der Berliner Traktat enthält, wie sich aus den vorstehenden Bestimmungen ergiebt, zunächst eine Verstärkung der völkerrechtlichen Garantien der Flussschiffahrtsfreiheiten durch Constituirung einer Servitut der Nichtbefestigung der Donauufer und der

---

[1]) S. den französischen Text in dem Reichsgesetzblatt 1878 S. 307.

Nichtbenutzung des Strombettes für Kriegsschiffe, Einschränkungen, die zunächst die Uferstaaten in Friedenszeiten treffen. Die Functionen der europäischen Commission werden rechtlich, politisch und geographisch erweitert. Der Verfügung der Territorialgewalt völlig unzugänglich, dehnt sie ihre Competenz bis nach Galatz aus. Eine Beschränkung der beiden Uferstaaten liegt endlich darin, dass Serbien und Rumänien sich auf ihrem Gebiete die an Oesterreich-Ungarn übertragenen, die Schiffbarkeit des Eisernen Thors betreffenden Arbeiten gefallen lassen müssen. Weiteren Beschränkungen, als in diesen Punkten liegen, hat sich Rumänien ohne seine Einwilligung nicht zu fügen. Die besondere Bedeutung seiner Uferstaatsinteressen ist dadurch anerkannt, dass es einen gleichberechtigten Delegirten in die europäische Commission entsenden soll, während Serbien in derselben nur eine berathende Stimme erhält. Ueber die Rechtsverhältnisse des oberen Stromlaufes vom Eisernen Thore aufwärts ist nichts stipulirt. Die Festsetzungen des Pariser Congresses vom Jahre 1856 sind weder bekräftigt, noch aufgehoben, so dass ein Zweifel in Beziehung auf den gegenwärtigen Zustand der Dinge entstehen könnte. Man darf vermuthen, dass die in Berlin versammelten Diplomaten, unter Verzichtleistung auf die ausdrückliche Erwähnung bisher nicht erfüllter älterer vertragsmässiger Pflichten es damals nicht der Mühe werth fanden, sich mit den Rechtszuständen des oberen Flusslaufes zu beschäftigen, den der präsidirende Reichskanzler in der Sitzung vom 4. Juli 1878

als handelspolitisch werthlos für Deutschland bezeichnete, indem er es für eine Fiction erklärte, wenn man von einer grossen, Deutschland und den Orient verbindenden Flussarterie spreche, da die auf Regensburg thalwärts gekommenen Schiffe keinerlei deutsche Waaren in den Orient exportiren. Nach allgemein geltenden Auslegungsregeln ist jedoch anzunehmen, dass das ältere Recht des Pariser Traktats, soweit ihm nicht durch spätere Verträge derogirt wurde, auch nach dem Berliner Traktat fortbesteht [1]). Wie dem immer sein möge und völlig abgesehen von der Frage, ob die obere Donau im Verlaufe späterer Zeiten eine ihr in der Gegenwart noch fehlende Bedeutung für andere Staaten, ausser Deutschland zu gewinnen vermöchte, befindet sich die obere Donau juristisch in der Lage eines nicht europäischen Stromes, insoweit als vom Eisernen Thor aufwärts ein Zustand der Dinge besteht, der völlig unabhängig gelassen worden ist, sowohl von der Einwirkung der europäischen Mächte, die ihre Berechtigung auf den Pariser Frieden stützen konnten, wie von dem *commun accord* der unterhalb des Eisernen Thores liegenden Uferstaaten, denen nach den niemals bezweifelten Principien des Wiener Congresses und den Festsetzungen

---

[1]) Zu welchen Zweifeln man durch dies Schweigen veranlasst habe, zeigen die späteren Verhandlungen der europäischen Commission. S. die Verhandlungen des Protokolls Nr. II vom 7. December 1880, gelegentlich welcher der Vertreter Oesterreichs sich wiederum im Widerspruch gegen die Auffassung aller sechs nicht österreichischen Delegirten befand.

des Pariser Traktates eine Antheilnahme an den Flusscorrectionsprojecten am Eisernen Thor gerade auf Betreiben einer Macht entzogen wurde, die die eigenthümliche, auf Gleichberechtigung beruhende Genossenschaft der Uferstaaten verwerthet hatte, um sich der Erfüllung der Aufgaben zu entziehen, die auf dem Congress zu Paris vereinbart worden waren.

So erkennt man, dass an Stelle der ursprünglichen, 1856 aufgestellten Zweitheilung der schiffbaren Donau in eine provisorisch von Europa administrirte Mündungsstrecke und einen, definitiv von den Uferstaaten nach dem Princip der Gleichberechtigung aller zu regelnden, späterhin einheitlich von Ulm bis an das Schwarze Meer zu behandelnden internationalen Stromlauf, eine Dreitheilung getreten ist:

1. Ein international geregeltes Mündungsgebiet, welches sich im Anschluss an die europäische Commission immer mehr von dem ursprünglichen Gedanken eines Provisoriums entfernt.
2. Ein theils von internationalen Einflüssen noch unberührtes theils, soweit das Eiserne Thor in Betracht kommt, durch Flusszölle privilegirtes Flussschiffahrtsgebiet, vom Eisernen Thor aufwärts bis nach Ulm.
3. Eine mittlere, vom Berliner Congress ausgeschiedene, Stromstrecke zwischen dem Eisernen Thor und Galatz, auf welcher die Flussschiffahrt nach Art. 55 noch zu regeln war.

Die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf diesem mittleren Stromgebiet zwischen Galatz und dem Eisernen Thor sollte bald genug Anlass zu tief greifenden Meinungsverschiedenheiten bieten.

Man erinnere sich zuvörderst, dass Rumänien alsbald in Gemässheit der ihm zuerkannten Rechte einen gleichberechtigten Delegirten in die europäische Commission abgeordnet hatte. In der Sitzung dieser europäischen Commission vom 15. August 1880 brachte der österreichische Delegirte einen Antrag ein, der bereits in dem *avant-projet* (Art. 3) des *comité d'étude* der europäischen Commission Aufnahme gefunden hatte und dahin ging: Zur Ueberwachung des Flussschiffahrtsreglements eine -sog. gemischte Commission zu bilden, in welcher Oesterreich-Ungarn, Bulgarien, Rumänien und Serbien durch je einen Delegirten vertreten sein sollten [1]).

Zur Rechtfertigung dieses Verlangens wurden ausweislich des Protokolls Nr. V der europäischen Commission folgende Gesichtspunkte hervorgehoben:

Nachdem das Princip der völligen Freiheit der Flussschiffahrt auf der betreffenden Stromstrecke bereits ebenso anerkannt worden sei, wie der Grundsatz, dass die darauf bezüglichen Reglements nur mit Genehmigung der europäischen Commission eine Abänderung erleiden könnten, sei die Bedeutung, welche „durch das Publicum"

[1]) Vgl. die Vorarbeiten in dem *Résumé de l'étude préparatoire faite par la Commission, dans sa deuxième session de 1880 avec l'assistance des Délégués de Serbie et de Bulgarie.*

der gemischten Donaucommission beigemessen wurde, um vieles verringert worden. Von irgend welcher Bestrebung, die Flussschiffahrt zu beeinträchtigen, könne dabei keine Rede sein. Die gemischte Commission werde ein rein administratives Organ sein und nur hinsichtlich der Strompolizei irgend welche der europäischen Commission analoge Functionen ausüben. Zwar sei die Schaffung einer solchen gemischten Commission im Art. 55 des Berliner Vertrages nicht vorgesehen, aber es sei anzunehmen, dass dieselbe dem Geist des Traktates um deswillen entspreche, weil durch die Berufung der Uferstaaten zur Theilnahme an der Ausarbeitung der Schiffahrtsreglements und die gleichzeitige Feststellung des Grundsatzes, dass die Flussschiffahrtsordnung zwischen Galatz und dem Eisernen Thore mit derjenigen auf der Mündungsstrecke in Einklang gesetzt werden solle, die Herstellung einer den Interessenten gemeinsamen Behörde ins Auge gefasst worden sei. Dieser Auffassung sei auch die europäische Commission in ihrer Sitzung vom 7. Juni 1880 (Prot. Nr. 364 § 2) insofern beigetreten, als unter Zustimmung des ottomanischen und rumänischen Delegirten von den Delegirten Frankreichs und Englands die Herstellung einer Specialcommission angeregt wurde. Was die Betheiligung Oesterreich-Ungarns an der gemischten Commission anbelangt, so habe das *comité d'étude* es für nothwendig erachtet, die geographische Lage dieser Macht, die Mannigfaltigkeit und Wichtigkeit ihrer Interessen an der unteren Donau und

die Lasten zu berücksichtigen, welche der Artikel 57 des Berliner Traktats ihr auferlegt habe.

Trotz der anerkannten Sorgfalt, mit welcher die Protokolle der europäischen Commission redigirt wurden, scheint es zweifelhaft, ob die Motivirung eines Antrags, der, sachlich genommen, ein wichtiger genannt werden darf und nur vom Antragsteller selbst als minder bedeutend mit Rücksicht auf die Meinung eines nicht näher charakterisirten Publicums erachtet wird, genau in der angegebenen Weise unternommen wurde. Es ist schwer, Folgerichtigkeit und Gedankengang aus den protokollarischen Aufzeichnungen zu constatiren.

Konnte man es als Belastung *(charge)* der österreichischen Regierung ansehen, dass der Art. 57 des Berliner Traktats ihr die Herstellung der Schiffbarkeit am Eisernen Thore auf ihren eigenen Wunsch anvertraut hatte, unter gleichzeitiger Belastung der übrigen Uferstaaten mit der Unterstützungspflicht und unter Belastung der Schiffahrt mit einem für die Tilgung und Verzinsung des Anlagecapitals bürgenden Flusszoll? Wie die Vorschrift des Berliner Traktats, die Schiffahrtsreglements des Mündungsgebiets mit denjenigen der nächstgelegenen oberen Stromstrecke in Einklang zu erhalten, auf die unumgängliche Vermischung eines österreichischen Delegirten mit Delegirten der Uferstaaten hinweist, ist im Protokoll Nr. V gleichfalls nicht angedeutet. Vollkommen der Wahrheit entsprechend erscheint dagegen der Hinweis auf die Mannigfaltigkeit und Grösse derjenigen Interessen,

welche die österreichische Monarchie als solche an der unteren Donau verfolgte, nur ist nicht ersichtlich, wie aus dem materiellen oder politischen Interesse eines entfernten Staates die Nothwendigkeit gefolgert werden kann, anderen Staaten rechtliche Beschränkungen oder die Aufopferung ihrer nächsten Interessen aufzuerlegen.

Ueber das Verhalten der anderen Delegirten gegenüber dem österreichischen Antrage constatirt dasselbe Protokoll, dass von deutscher Seite zuerst, sodann von Frankreich die rückhaltlose Zustimmung erklärt wurde.

Die entschiedensten Einwendungen erhob nach allen Richtungen Rumänien, dem sich in allen wesentlichen Stücken Bulgarien anschloss, und, wie sich aus einem späteren Protokoll (VI) herausstellt, auch der italienische Vertreter theilweise zustimmte.

Ueber das Verhalten des englischen Vertreters constatirt das Protokoll, dass er den Versuch einer Ableitung der gemischten Commission aus dem Art. 55 des Berliner Traktats ablehnte und gleichzeitig betonte: dass zur rechtsgültigen Herstellung einer solchen Institution eine neue Verständigung unter den interessirten Mächten nothwendig sein werde, die zu diesem Zwecke von der europäischen Commission noch auszuarbeitenden Reglements auch nicht denselben Charakter der Endgültigkeit und Permanenz haben könnten, wie die anderen vom Berliner Traktat vorgesehenen Dispositionen der Reglements.

Mit diesem Vorbehalt und unter der Voraussetzung, dass die durch Art. 52 des Berliner Vertrages im europäischen Interesse stipulirte Freiheit der Flussschiffahrt auf der Strecke zwischen dem Eisernen Thor und Galatz gesichert werden solle, ferner die Dauer der der gemischten Commission einzuräumenden Befugnisse von der Dauer der europäischen Commission abhängig bleibe und alle Regierungen berechtigt sein würden, von den Entscheidungen der gemischten Commission jederzeit an die europäische Commission zu appelliren, erklärte sich derselbe mit dem österreichischen Vorschlage einverstanden. Während der russische Delegirte im Princip zustimmte, bemerkte der ottomanische Delegirte, dass er zwar gegen die Vereinigung dreier Uferstaaten mit einem Nichtuferstaate, wie Oesterreich, in einer Commission persönlich kein wesentliches Bedenken hege, hingegen darauf hinzuweisen habe, dass die Türkei aus ihrer Mitberechtigung an der unteren Donau keineswegs völlig ausgeschieden sei, ihre Stellung als suzeraine Macht sich wahre und über die Zusammensetzung der gemischten Commission sich ihre endgültige Entschliessung vorbehalte. Im Uebrigen war die Mehrheit mit Ausnahme des rumänischen Vertreters darin einverstanden, dass aus Gründen der Schicklichkeit und Artigkeit *(considérations de haute convenance et de courtoisie)* Oesterreich der Vorsitz und in Folge dessen bei Stimmengleichheit der Stichentscheid gebühre, zumal bei einem „rein administrativen" Organe der Grundsatz der Majoritätsentscheidung keinerlei Bedenken

hervorzurufen geeignet sei, obschon der russische Delegirte darauf hinwies, dass Gleichberechtigung der einzelnen Stimmen unter den Uferstaaten den Vorschriften des Wiener Congresses entspreche, sich in allen anderen Flussschiffahrtsconventionen finde und auch nach Art. 12 der Geschäftsordnung für die europäische Commission bei den Beschlussfassungen derselben innegehalten werde, womit nach Art. 55 des Berliner Traktats die neuen Reglements in Einklang zu setzen seien.

Wenn schon hinsichtlich der Motivirung der gemischten Commission die Meinungen der Delegirten erheblich auseinandergingen und im weiteren Verlaufe der Berathungen darüber disputirt wurde, ob man diese ins Auge gefasste Einrichtung als eine „Schöpfung" *(création)*, einen „Ausfluss" *(émanation)* oder eine „Delegation" der europäischen Donauschiffahrtscommission anzusehen haben würde, so stellten sich alsbald noch tiefer greifende Meinungsverschiedenheiten heraus, als die Frage zur Erörterung kam, ob Oesterreich als Präsidialmacht das Recht des Stichentscheides billiger Weise zuerkannt werden könne, und ob die Entscheidungen der gemischten Commission durch Berufung an die europäische Commission anfechtbar gemacht werden sollten.

In dieser Richtung zeigte sich ein erheblicher Gegensatz derjenigen Auffassungen, die einerseits von Oesterreich und andererseits von England ausgingen. War die Mehrheit geneigt gewesen, aus den bereits angedeuteten Gründen, die politischen Interessen von Oester-

reich-Ungarn in dem Zugeständniss des Vorsitzes zu würdigen, so erinnerte zur Rechtfertigung der der europäischen Commission zu wahrenden Oberaufsichtsrechte der Vertreter Englands auf das Nachdrücklichste daran, dass die handelspolitischen Interessen Englands eine vollkommen gleiche Berücksichtigung auf der Donau zu beanspruchen hätten, als jene.

Ohne dass die Commission in den wichtigsten politischen Fragen ein Einverständniss erreicht hatte, trennten sich deren Mitglieder, nachdem am 21. Juni 1881 das Protokoll der zwanzigsten Sitzung unterzeichnet worden war.

Gleichzeitig mit den Berathungen der Flussschifffahrtsreglements, in denen die gewünschte Einstimmigkeit nicht erzielt wurde, waren von der europäischen Commission diejenigen Verhandlungen gepflogen worden, deren formaler Anschluss in der Zusatzakte vom 28. Mai 1881 zum *Acte Public* vom 2. November 1865 vorliegt [1]).

Dieselbe enthält zehn Artikel, ist von sämmtlichen Delegirten der europäischen Commission unterzeichnet und hat in ihrer Eingangsformel nachstehende Fassung:

„*Les Puissances représentées au sein de la Commission européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 Mars 1856 et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 Juillet 1878,*

---

[1]) S. dieselbe in den *Actes relatifs au Danube*, S. 70.

Désirant mettre l'acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin portant que la dite Commission européenne exercera dorénavant ses fonctions jusqu'à Galatz dans une complète indépendance de l'autorité territoriale et que tous les traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ces droits, priviléges, prégoratives et obligations sont confirmés."

Beinahe ein Jahr war vergangen, bevor der in der Donauschiffahrtscommission hervorgetretene Gegensatz der Interessen zwischen den Grossmächten so weit im Wege directer Verständigung ausgeglichen worden war, dass die dreifache Aufgabe, ein Schiffahrts-, Polizei- und Ueberwachungsreglement herzustellen, in Galatz von Neuem aufgenommen werden konnte.

Am 15. Mai 1882 versammelten sich die Delegirten der acht in der europäischen Donauschiffahrtscommission vertretenen Staaten, um unter Assistenz der Delegirten von Serbien und Bulgarien die Arbeiten wieder aufzunehmen. Ohne erhebliche Meinungsdifferenz ward ein Einverständniss in Beziehung auf das Schiffahrtsreglement (A) und das Polizeireglement (B) herbeigeführt. Der Widerspruch, den Rumänien, von Bulgarien unterstützt, bis zum Schluss gegen die Meinung der übrigen Commissionsmitglieder festhielt, bezog sich auf die Art. 6 (Zollbehandlung der Schiffe), 8 (Legitimationspapiere der Flussfahrzeuge), 67 (Lootsenwesen), 72—95 (Uebertretungsstrafen), 96 (Flusspolizei auf der Strecke zwischen

Braila und Galatz), 104 (Eintheilung der Stromstrecke in Polizeiaufsichtssectionen).

Anders verhielt es sich mit dem weitaus wichtigeren, mit höchster politischer Bedeutung ausgestatteten Ueberwachungsreglement (C), das zur Sicherung des in den beiden Reglements A und B Festgesetzten bestimmt war.

Hier war die Principienfrage zur Entscheidung zu bringen: ob Vollzug und Ausführung gemeinsamer Flussschiffahrtsordnungen auf der Stromstrecke von Galatz bis zum Eisernen Thor, in Gemässheit des durch den Wiener Congress und den Pariser Traktat beschlossenen und auch durch den Berliner Traktat von 1878 nicht beseitigten Völkerrechtsstandes in dem Bereich der den Uferstaaten zustehenden Territorialgewalt zu belassen sei?

Oder ob ein von allen Präcedenzfällen der Geschichte entblösstes, vollkommen neues, in seiner Dauer nicht definitives, von dem Grundsatze der Gleichberechtigung der Uferstaaten und der ihnen zustehenden Gebietshoheit abweichendes Specialrecht für einen einzelnen Strom geschaffen werden sollte, dessen internationale Stellung ausdrücklich der im Jahre 1815 zu Wien beschlossenen Ordnung eingefügt werden sollte?

Der Delegirte Rumäniens stellte im Namen seiner Regierung in der Sitzung vom 15. Mai 1882 folgenden Antrag, betreffend die Verfassung der sog. gemischten Commission:

„Der Vollzug des gegenwärtigen Reglements (A und B) wird unter die Aufsicht einer Flussbehörde gestellt, in welcher die europäische Donauschiffahrtscommission durch zwei Delegirte und die Uferstaaten Bulgarien, Rumänien und Serbien durch je einen Delegirten vertreten sind."

„Die beiden Mitglieder der europäischen Commission, welche an den Arbeiten der Aufsichtscommission Theil nehmen sollen, werden nach alphabetischer Reihenfolge der Mächte auf eine Periode von sechs Monaten designirt und geniessen dieselben Rechte wie die übrigen Mitglieder der erwähnten Commission."

„Wenn die alphabetische Reihenfolge auf Rumänien trifft, so wird auf den folgenden Staat weiter fortgegangen, damit Rumänien nicht über zwei Stimmen im Schosse der Commission verfüge."

„Der Vorsitz in jeder Session gehört einem delegirten Mitgliede der europäischen Commission, das mit Stimmenmehrheit gewählt wird."

„Damit die Mitglieder der europäischen Commission im Stande seien, an den Berathungen der Aufsichtscommission Theil zu nehmen, und die erforderlichen Instruktionen der europäischen Commission zu erhalten, wird dieser letzteren einen Monat vor dem Beginn jeder Session das Programm der Berathungsgegenstände mitgetheilt werden."

„Die europäische Commission kann, wenn sie es zweckmässig findet, durch Vermittlung ihrer Dele-

girten die etwa gewünschten Informationen bezüglich der die Freiheit der Schiffahrt betreffenden Entscheidungen der Aufsichtscommission einfordern."

Dagegen brachte in der Sitzung vom 27. Mai 1882 der Vertreter Frankreichs den nachmals nach seinem Urheber Barrère bezeichneten, im 23. Protokoll niedergelegten Antrag ein, durch den die Art. 1—3 des bisherigen Entwurfs zum Reglement C folgende Fassung erhalten:

„Der Vollzug des gegenwärtigen Reglements steht unter der Autorität einer *Commission mixte du Danube*, in welcher Oesterreich-Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Serbien durch je einen Delegirten vertreten sind. Den Vorsitz führt der österreichisch-ungarische Delegirte."

„Ein Mitglied der europäischen Donaucommission, das auf eine Periode von sechs Monaten nach alphabetischer Reihenfolge der Mächte designirt wird, nimmt an den Arbeiten der gemischten Commission Theil und geniesst während dieser Theilnahme dieselben Rechte wie die übrigen Mitglieder."

„Trifft die alphabetische Reihe den Delegirten einer in beiden Commissionen vertretenen Macht, so wird die so designirte Macht durch zwei Delegirte in der gemischten Commission vertreten sein, von denen jeder eine Stimme für sich führt."

„Damit das durch alphabetische Reihenfolge designirte Mitglied der europäischen Commission in Stand gesetzt sei, sich an den Berathungen der ge-

mischten Commission zu betheiligen, wird diese ihm einen Monat vor Beginn ihrer Sitzungen das Programm der Berathungsgegenstände mittheilen."

„Wenn es die europäische Commission nützlich findet, kann sie durch Vermittlung ihres Delegirten erforderlichen Falles die benöthigten Informationen bezüglich der die Freiheit der Schiffahrt betreffenden Entscheidungen der gemischten Commission einfordern."

Der Vorschlag Barrère erhielt zwar schliesslich die Zustimmung der grösseren Mächte, doch hielt Rumänien an seinem Widerspruch fest. Das Protokoll der letzten Sitzung vom 2. Juni 1882 (Nr. 24) constatirt den Protest Rumäniens gegen die dem Grundsatz der Einstimmigkeit gewordene Verletzung. Und auch der russische Delegirte erklärt mit Bezug auf die nicht einstimmig angenommenen Artikel der Abtheilung C:

„que les articles de la partie C, qui n'ont pas réuni l'unanimité, ne sauraient être considerés comme définitifs, et qu'il n'entend ne préjuger en rien la décision ultérieure de son Gouvernement à l'égard de ces articles."

Das Resultat der Berathungen bestand somit in einem Mehrheitsbeschluss gegen die beschliessenden oder berathenden Stimmen der beiden zumeist durch die Ausdehnung ihrer Ufer ausgezeichneten Staaten Rumänien und Bulgarien. Sieht man von Serbien ab, das mit berathender Stimme Antheil nahm, und lässt man die Türkei bei Seite, die nur ein mittelbares Interesse an

den Donauufern wahrzunehmen hat, auch in der *commission mixte* nicht repräsentirt sein sollte, so vertritt die Stimme Rumäniens in diesem Falle nicht eine theoretische Ansicht, noch weniger ein Interesse, welches auf Kosten Anderer irgend eine Erweiterung vorhandener Gerechtsame befürwortet, sondern gerade dasjenige Rechtsinteresse des allein mit beschliessender Stimme in der europäischen Commission gegenwärtigen Uferstaates, den die unmittelbar praktischen Wirkungen einer gegnerischen Beschlussfassung treffen müssten.

Um dies besondere Interesse Rumäniens erkennbar zu machen und das innere Gewicht seiner Stimme zu veranschaulichen, genügt es, hervorzuheben, dass auf der Strecke vom Eisernen Thor abwärts auf Serbien 87 km, auf Bulgarien 466 km und auf Rumänien 1221 km der Uferlänge entfallen.

Nachdem die Berathungen der europäischen Commission geschlossen worden waren, unternahmen es die Signatarmächte des Berliner Traktats, unter Ausschliessung Rumäniens, das die Einräumung einer nur berathenden Stimme ablehnte, sich über die bis dahin ungelösten Streitfragen im diplomatischen Wege zu verständigen.

Ohne die bindend gebliebenen Abmachungen des Aachener Protokolls vom 15. November 1818[1]) zu beachten, glaubte man durch die Fernhaltung Rumäniens

[1]) S. dasselbe im Anhang I No. 2, S. 143 unten.

von der am 8. Februar 1883 eröffneten Londoner Conferenz den bisherigen Mangel der Einstimmigkeit beseitigen zu können [1]).

Allem Anschein nach war die Londoner Conferenz einer direkten Verständigung zwischen Oesterreich und Rumänien eher hinderlich, als förderlich.

Mit der Note vom 30. Januar 1883 liess die rumänische Regierung an ihren Gesandten in London einen Vorschlag gelangen, der ihr geeignet erschien, ohne ein wesentliches Princip des Völkerrechts preiszugeben, den durch keinen Rechtsgrund zu stützenden, aber thatsächlich vorhandenen Interessen des Nachbarstaates zu genügen.

Art. 97 des Reglements *(Exécution et surveillance des règlements)* würde danach folgende Fassung erhalten haben:

„*L'exécution du présent règlement est placée sous la surveillance d'une autorité fluviale, dite Commission de surveillance, dans laquelle la Commission européenne du Danube sera représentée par deux Délégués et les Etats Riverains, à savoir la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie, chacun par un Délégué.*

„*L'un des membres de la Commission européenne, appelé à prendre part aux travaux de la Commission de surveillance, sera nommé à la majorité des voix par la Commission européenne pour toute la durée*

[1]) Ueber die Vorverhandlungen der Londoner Conferenz: Vgl. *Danube Nr. 1 (1883) Correspondence respecting the navigation of the Danube. London (P. P.)*

de la Commission; l'autre sera désigné à ce même effet pour une période d'un an par ordre alphabétique des puissances.

„Le roulement alphabétique ne pourra pas désigner les Délégués de la Commission européenne qui figurent déjà dans la Commission de la surveillance à un titre quelconque.

„La présidence sera dévolue à celui, qui représentera la Commission européenne pour toute la durée de la Commission de surveillance.“

Auf dem Umwege eines durch die europäische Commission zu vermittelnden Mandates hätte Oesterreich somit die ständige Mitgliedschaft in der Aufsichtscommission und vermöge dieses Titels den Vorsitz erlangen können.

Die Londoner Conferenz zog es jedoch vor, einen neuen Grundsatz in die Staatspraxis einzuführen, wonach die Grossmächte berechtigt sein würden, einer Macht Privilegien im Stromgebiet eines andern mindermächtigen Staates in dessen Gebiet lediglich aus dem Grunde der politischen Interessenfrage einzuräumen.

Der äusserliche, rechtlicher Geltung noch entbehrende, Abschluss der Londoner Conferenz liegt in dem Vertrage vom 10. März 1883 vor. Als Annex ist ihm das *Règlement de Navigation, de Police fluviale et de Surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braila* beigefügt.

Der Londoner Vertrag zählt neun Artikel, deren wesentlicher Inhalt folgender ist:

Die Jurisdiction der europäischen Commission wird bis nach Braila ausgedehnt; ihre Vollmacht soll auf einundzwanzig Jahre vom 24. April 1883 an gerechnet, verlängert werden. Entzogen bleiben ihrer Einwirkung und Aufsicht diejenigen Theile des Kilia-Armes, dessen beiderseitige Ufer demselben Uferstaate gehören. Derjenige Theil dieses Armes, der gleichzeitig russisches und rumänisches Gebiet berührt, unterliegt, im Interesse der Gleichmässigkeit in der Anwendung der an der unteren Donau gültigen Bestimmungen, den Reglements der Sulina-Mündung unter der Aufsicht der von Russland und Rumänien in die europäische Commission entsendeten Delegirten. Von den auf dem Kilia-Arme etwa zu unternehmenden Arbeiten werden die beiden betheiligten Regierungen (oder nach den Umständen die betheiligte Regierung des Uferstaates) der europäischen Commission lediglich zu dem Zwecke Kenntniss geben, dass constatirt werde, es seien diese Arbeiten der Schiffbarkeit der übrigen Arme nicht nachtheilig. Die am Tschatal von Ismail bereits ausgeführten Arbeiten bleiben zu Lasten und unter Aufsicht der europäischen Commission. Ueber Meinungsverschiedenheiten, die zwischen Rumänien und Russland einerseits und der europäischen Commission andererseits oder im Schosse der Commission mit Bezug auf die Flussschiffahrtsarbeiten entstehen könnten, entscheiden die Mächte selbst. Selbstverständlich bleibt es Russland unbehindert, Flusszölle zur Deckung seines für Schiffahrtsanstalten gemachten Aufwandes zu erheben. Um ein Einvernehmen mit den anderen Staa-

ten zur Sicherung der wechselseitigen Interessen am Kilia- und Sulina-Arme herbeizuführen, wird die russische Regierung die in der europäischen Commission vertretenen Regierungen mit den Zollreglements befassen. Das Reglement für die Schiffahrt, die Flusspolizei und die Aufsicht, das am 2. Juni 1882 von der europäischen Commission ausgearbeitet wurde, erlangt als Annex dieses Vertrages Anwendbarkeit auf der Strecke zwischen dem Eisernen Thor und Braila. Alle nicht ausdrücklich durch die vorangegangenen Bestimmungen abgeänderten Verträge, Conventionen, Akte und Arrangements betreffend die Donau und die Donaumündungen bleiben in Kraft[1]). Die Ratificationen sollen spätestens binnen sechs Monaten ausgewechselt werden.

Was das Annex anbelangt, so bezieht sich dasselbe:

1) auf die allgemeinen Grundsätze der Flussschifffahrt (Tit. I, Art. 1—10);
2) die Schiffahrtspolizei (Tit. II, Art. 11—95);
3) den Vollzug der Reglements und die Oberaufsicht über denselben (Tit. III, Art. 96—108).

Der zuletzt erwähnte Abschnitt 3 adoptirt, was die Bildung der gemischten Commission, die Mitgliedschaft und das Präsidialrecht Oesterreich-Ungarns anbelangt, den von Barrère ausgegangenen, von Rumänien abgelehnten Vorschlag. Die Entscheidungen dieser Commission sollen mit Stimmenmehrheit gefasst (Art. 98)

[1]) S. den Text des Vertrages im Anhang I. Nr. 10, S. 162 unten.

die Verwaltungskosten von Oesterreich (4/10), Rumänien (4/10), Bulgarien (1/10) und Serbien (1/10) getragen werden. Im weiteren ist Folgendes projectirt:

Als Verwaltungspersonal unter den Befehlen der commission mixte fungiren ein Inspector, mehrere Unterinspectoren, Hafencapitäne, soweit sie auf der Wasserstrasse thätig werden, ein Secretär und mehrere Bureaubeamte. Letztere, der Secretär und der Inspector werden von der Commission selbst ernannt und besoldet, während die Unterinspectoren und Hafencapitäne von den Uferstaaten ernannt werden, in deren Gebiet ihre Bezirke fallen. Das linke Donauufer, das ausschliesslich zu Rumänien gehört und die am meisten abwärts von Silistria bis Braila gelegenen, auf beiden Ufern zu Rumänien gehörigen Theile des Flusslaufes bilden vier Inspectionsbezirke. Auf dem rechten Ufer bildet Serbien einen, Bulgarien zwei Bezirke. Die Uferstaaten sind verpflichtet, der gemischten Commission und ihren Agenten in den Amtsverrichtungen Unterstützung zu gewähren. Soweit sie auf der Wasserstrasse fungiren, stehen die Hafencapitäne unter der directen Aufsicht des Inspectors und haben sich nach dessen Weisungen zu richten. Ueber strafpolizeiliche Verfügungen der Hafencapitäne und Unterinspectoren entscheidet als Berufungsinstanz die gemischte Commission, als deren Sitz Giurgewo bestimmt wird [1]).

Mit dem Londoner Vertrag, den man im gegen-

[1]) S. den französischen Text im Anhang I. N. 10, S. 162 f.

wärtigen Augenblick und vor seiner Annahme durch Rumänien ein „Arrangement“ nennen muss, beschliessen wir unsere geschichtliche Skizze, wobei alles dasjenige bei Seite gelassen wurde, was für die Erörterung der inzwischen entstandenen Streitfragen nicht unumgänglich nothwendig erscheint.

Die angeführten Thatsachen sind ausreichend, um jedermann in den Stand zu setzen, sich selbst ein Urtheil über die Methode zu bilden, mittels welcher man bisher versucht hat, die Principien des Wiener Congresses auf den gewaltigsten Strom Europa's in einem Zeitalter anzuwenden, in welchem die Rechtsregeln sich immer mehr und mehr zu vereinfachen scheinen, und eine Ausgleichung derjenigen Verschiedenheiten, die noch im Jahre 1815 die Culturnationen von einander trennten, auf allen anderen Gebieten des internationalen Rechts mit stets zunehmendem Erfolge verwirklicht wird.

II.

Neun Donaufragen.

Erste Frage.

Kann man sich auf den Fall der Schelde zu Gunsten der von Oesterreich-Ungarn auf der unteren Donau beanspruchten Ausnahmestellung berufen?

Diese Frage dürfte durch einen Passus in der Depesche des englischen Staatssecretärs des Auswärtigen vom 14. März 1883 veranlasst sein[1]). Zwischen

[1]) *Despatch to Her Majesty's representatives abroad, respecting the Navigation of the Danube and the Conferences relating thereto held in London 1883.* (In den *Parliam. Papers 1883. Danube Nr. 3).*

Auf S. 4 heisst es: *It would have seemed difficult to make any valid objection to the presence of Austria in such a commission, bearing in mind the great commercial interest, which she had at stake. There was moreover, a precedent in point in the case of the Scheldt, where the Powers had laid down in the Conference held in London in the years 1830 to 1832, that Belgium in view of the commercial interest of Antwerp must be allowed an equal voice with Holland in the management of the mouth of that river, although the said mouths were entirely comprised within Dutch territory. This was asserted as a prin-*

dem Verhalten der Mächte gegen Holland im Jahre 1830 und 1831 einerseits und ihrem Verhalten gegen Rumänien andererseits scheint mir keinerlei auf den vorliegenden Fall anwendbare Aehnlichkeit zu bestehen [1]).

Der Westphälische Friede hatte die endgültige Trennung der niederländischen Generalstaaten und der belgisch-spanischen Provinzen besiegelt und in Widerspruch zu den von Grotius verfochtenen Völkerrechtsprincipien bestimmt, dass die Ufer der Schelde, sowie die Kanäle von Zas und Zwyn von Seiten der Generalstaaten gesperrt bleiben würden, eine Bestimmung, die bekanntlich darauf abzielte, den Handel der holländischen Seestädte auf Kosten von Antwerpen zu begünstigen.

---

ciple, from which the Powers would not depart and Holland after much resistance, finally acknowledged it.

According to this principle Austria must be considered to have an undoubted claim to a voice in the management of this section of the river, although she is not actually riparian.

[1]) Ueber die Geschichte der Sperrung und die späteren Scheldezölle s. insbesondere:

Exposé des motifs du projet de loi approuvant le traité du 12. Mai 1863. — Edm. Grandgaignage, Histoire du péage de l'Escaut. Anvers 1868. — Ernest van Bruyssel, Histoire politique de l'Escaut. Paris 1864. — Pety de Thozée, La fermeture, le péage et l'affranchissement de l'Escaut. Bruxelles 1874. — De Garcia de la Vega, Recueil des traités et conventions, concernant le Royaume de Belgique, t. V, pag. 302. — Victor Jacobs, L'Escaut, son passé, son présent, son avenir (Revue générale, Septembre 1866 pag. 272). — Vreede, Examen de la question du barrage de l'Escaut oriental (Utrecht 1867).

Dieser Zweck ward auch vollkommen erreicht. Antwerpen gerieth in den traurigsten Verfall.

In Folge des spanischen Erbfolgekrieges kamen die ehemals spanischen Niederlande an das Haus Oesterreich. Die Vertragsschliessungen des XVIII. Jahrhunderts änderten an dem alten Zustande der Dinge nichts. Vergebens versuchte Joseph II. die der Schelde auferlegten Fesseln zu sprengen. Die Clauseln des Westphälischen Friedens wurden mehrmals erneuert, zuletzt im Frieden von Fontainebleau (1785). Linguet, der in seiner *Dissertation sur la liberté de l'Escaut* die Freiheit der Schelde vertheidigte, fand keinen geringeren Gegner als Mirabeau *(Doutes sur la liberté de l'Escaut)*.

Eine Wendung dieser Dinge ward erst durch die französische Revolution eingeleitet. Der General Labourdonnaye, der sich Antwerpens bemächtigt hatte, verkündigte die bekannte, Epoche machende Erklärung des Convents vom 16. November 1792, betreffend die Freiheit der Flussschiffahrt. Der zwischen der französischen Republik und der Republik der Vereinigten Provinzen am 16. Mai 1795 abgeschlossene Vertrag stipulirte in seinem 18. Artikel die Freiheit des Schiffsverkehrs auf dem Rhein, der Maas, der Schelde und dem Hondt, sowie allen ihren Armen bis in das Meer für die Schiffe Frankreichs und der Bataver nach den Principien der Gleichberechtigung. Trotzdem wurden noch 1814 Flusszölle auf der Schelde erhoben. Durch die Wiener Congressakte wurde die Freiheit der Schelde bestätigt (Art. 117). Nachdem am 25. August

1830 die belgische Revolution ausgebrochen war, glaubte sich der König von Holland berechtigt, unter gleichzeitiger Anrufung des Westphälischen Friedens die Schelde in Blokadezustand zu erklären, während die Londoner Conferenz, die die holländisch-belgischen Streitigkeiten beizulegen suchte, bei den Bestimmungen der Wiener Congressakte stehen blieb und im Protokoll vom 20. Januar 1831 (Art. 3) erklärte, dass dieselben auf die Flüsse Anwendung finden sollten, die das holländische und belgische Territorium durchschneiden. Der König von Holland widersetzte sich den Vorschlägen der Mächte. Am 15. November 1832 überschritt die französische Interventionsarmee die belgisch-französische Gränze und erreichte nach wenigen Tagen Antwerpen, dessen Citadelle am 23. December capitulirte. Die Schelde ward wiederum freigegeben. In dem holländisch-belgischen Trennungsvertrage vom 19. April 1839 [1]) nahm König Wilhelm, von einigen Modificationen abgesehen, die von den Mächten zu London am 15. November 1831 festgestellten sog. vier und zwanzig Artikel an. Eine dieser Modificationen betraf die Schelde. Trotz der ihr zuerkannten Freiheit stipulirte Art. 9 § 3 für Holland einen Zoll bezüglich der aus offener See in die Schelde oder den Kanal von Terneuze in Belgien einlaufenden und der aus Belgien auf der Schelde oder dem bezeichneten Kanal in See gehenden Schiffe. Dieser Scheldezoll ist durch den Vertrag Belgiens mit

---

[1]) Martens, N. R. XVI, 7731.

den meisten seefahrenden Nationen vom 12. Mai 1863, dem sich nachträglich andere Staaten angeschlossen haben, endgültig beseitigt worden. Der gegenwärtige Zustand der Schelde beruht auf *commun accord* von Holland und Belgien. Das ist in aller Kürze der Verlauf der Scheldeangelegenheit. Welche Aehnlichkeit mit den durch den Berliner Vertrag geschaffenen Verhältnissen der Donau oder gar mit der Einrichtung einer gemischten Commission für die Strecke Galatz bis zum Eisernen Thor vorliegen soll, vermag ich nicht zu erkennen.

Sucht man eine Parallele, so kann man sagen: die alte Sperrung der Schelde fand keinerlei Analogon auf der Donau, die sogar, wie der türkische Vertreter in der europäischen Donaucommission hervorhob, thatsächlich auch vor 1856 keinerlei rechtliche Hemmungen der Flussschiffahrtsfreiheit kannte.

Die späteren Zölle in Gemässheit des Vertrages von 1839 beziehen sich auf das Mündungsgebiet der Schelde und sollten die Seeschiffahrt von und nach Antwerpen treffen. Es handelte sich dabei um die widerwillig von den Mächten im Widerspruch zur Wiener Congressakte zugelassene Berechtigung eines tiefer gelegenen Uferstaates gegenüber der Seeschifffahrt eines höher gelegenen. Von einem Einmischungsrecht der Holländer in die belgische Strompolizei oder umgekehrt ist nirgends die Rede, die von den betheiligten beiden Uferstaaten vereinbarte Ueberwachung durch Commissare gewährt keinem Commissarius Executivrechte

auf dem Boden eines fremden Staates. Unbehelligt von den Mächten, regelten die beiden Uferstaaten ihre Flussschiffahrtsinteressen durch die Convention vom 5. November 1842. Die Mächte der Londoner Conferenz vom Jahre 1830 beschränkten sich bei ihrer schiedsrichterlichen oder vermittelnden Thätigkeit in dem holländisch-belgischen Streit, soweit die internationalen Ströme in Betracht kamen, auf die Wahrung der Principien vom Jahre 1815. Für die mittlere Periode von 1815 bis 1830, während welcher die belgische und die holländische Strecke unter der Herrschaft des Königs der Niederlande vereinigt waren, entfällt die Möglichkeit eines Vergleichs mit der Donau ebenso sehr, wie für die neueste Zeit seit 1863.

Es bleibt somit nur die Gegenüberstellung der Thatsache, dass vor der französischen Revolution ein österreichischer Kaiser die Freiheit der Flussschiffahrt auf der Schelde gegenüber der altholländischen Privilegirung verfocht, während gegenwärtig Oesterreich ein politisches Privilegium im Gegensatz zu dem Grundsatz der Gleichberechtigung der Uferstaaten beansprucht.

Man könnte ausserdem Angesichts der gegenwärtigen Situation daran denken, dass die Londoner Conferenz im Jahre 1831 sich in den belgisch-holländischen Streit und in die Scheldeangelegenheit einmischte, um ein Einmischungsrecht der Mächte in die österreichisch-rumänischen Differenzen zu begründen. Aber auch in dieser Hinsicht bestehen drei erhebliche Unterschiede, insofern: erstens, im Jahre 1831 kriegerische Ver-

wickelungen, die den 1815 geschaffenen Territorialbestand berührten, zu beseitigen waren; zweitens gerade die Mächte die ebenfalls 1815 verkündeten Flussschiffahrtsprincipien aufrecht erhielten, die durch das Project der gemischten Donaucommission gegenwärtig auf das Schlimmste verletzt werden sollen; und drittens nicht durch Aufnöthigung von Seiten dritter Staaten, sondern durch directe Verständigung der beiden betheiligten Scheldeuferstaaten derjenige Zustand geschaffen wurde, der seit 1839 besteht.

Zwischen den Stipulationen der in einen Kriegszustand intervenirenden und die Principien des Wiener Congresses wahrenden Mächte vom Jahre 1831 und der die Donauschiffahrt betreffenden Vereinbarung der Mächte vom 10. März 1883 kann ich meinerseits schlechterdings keinerlei andere Aehnlichkeit ausfindig machen, als den in beiden Fällen vorkommenden Namen einer Londoner Conferenz. Kein Publicist würde jemals behaupten, dass die im Jahre 1831 intervenirenden Mächte sich befugt erachtet hätten, dem König Wilhelm von Holland ein „Princip" aufzunöthigen, wonach ein anderer Uferstaat wegen seiner Handelsinteressen berechtigt gewesen wäre, ein Mitwirkungsrecht an der Ausübung der Strompolizei auf holländischem Gebiete zu beanspruchen. Da die englische Regierung anerkannt hat, dass Oesterreich die Qualität eines Nichtuferstaates an der uns interessirenden Stromstrecke hat, während die Qualität als Uferstaat bei Belgien ganz unzweifelhaft vorlag, so ist der Hinweis auf den holländisch-

belgischen Scheldestreit ganz geeignet, das Recht Rumäniens zu unterstützen.

Lord Granville hat, als er auf ein vermeintlich analoges Verhalten der Grossmächte gegen Holland hinwies, das Memorandum der Londoner Conferenz vom 14. December 1831 übersehen. In demselben heisst es:

„*Ce serait un sens inadmissible — que de prêter à la Conférence l'idée, d'avoir voulu déclarer que la Belgique exerçat un droit de souveraineté quelconque sur ces eaux, ou que le concours du gouvernement Belge pût jamais être nécessaire pour défendre ou permettre la navigation des dites eaux à des bâtimens sous pavillon néerlandais. Une telle idée est repoussée par la raison. La Conférence a tellement respectée la souveraineté du Roi des Pays-Bas, qu'en arrêtant des dispositions transitoires elle a soumis l'état des choses définitif qui doit résulter de l'art. IX, à des négociations ultérieures entre les deux parties.*

Der holländisch-belgische Vertrag vom 5. November 1842 [1]) und die belgisch-holländische Convention vom 20. Mai 1843 [2]), wodurch die Ausführung der am 19. April 1839 und am 5. November 1842 geschlossenen Verträge geregelt wird, enthalten zu Gunsten Belgiens nicht mehr, als was die rumänische Regierung jederzeit benachbarten Uferstaaten zuzugestehen bereit war. Holland andererseits übernahm keinerlei Verpflichtung oder Beschränkung seiner Uferrechte, die Rumänien in seinem

[1]) Martens, N. R. G. III, 613.
[2]) Ebd. V, 295.

das Ueberwachungsreglement betreffenden Gegenentwurfe nicht ebenfalls zu übernehmen bereit gewesen wäre. Zwischen Holland und Belgien besteht in jeder Hinsicht völlige Reciprocität und jeder von beiden Staaten behauptet die Ausübung seiner Hoheitsrechte im vollen Umfange.

Zweite Frage.

Kommt die Ausführung der Schiffahrtsreglements und die Ausübung der Flusspolizei auf internationalen, mehrere Staaten durchströmenden Flüssen jedem Uferstaate kraft seiner Hoheitsrechte und seiner Verwaltungs- und Executivgewalt in seinen eigenen Gewässern zu?

Ich trage keinerlei Bedenken, diese Frage zu bejahen. In klaren Worten verzeichnet Art. 116 der Wiener Congressakte das massgebende Princip [1]).

Die Eigenschaft eines territorialen, eigenen Gewässers wird in keiner Weise dadurch aufgehoben, dass in Hinsicht der Schiffahrt ein Strom gleichzeitig als internationale Verkehrsstrasse gelten soll. Wie weit das internationale Verkehrsrecht durch Gemeinschafts-

[1]) S. denselben im Anhang I, Nr. 1.

anstalten der Uferstaaten zum Vortheil aller Berechtigten zu wahren ist, hat die Wiener Congressakte festgestellt [1]). Noch niemals hat ein Uferstaat an conventionellen Flüssen auf das Princip des *commun accord* verzichtet.

Hinter diese allgemein anerkannten Schranken der Souveränetät in einem einzelnen Falle zu seinem Nachtheile zurückzugehen, kann kein Uferstaat gezwungen werden. Nachdem Rumänien die Stellung eines souveränen Staates eingeräumt worden ist, braucht es sich in seinen eigenen Gewässern, d. h. auf demjenigen Flussgebiete, welches entweder von seinen Ufern auf beiden Seiten umschlossen wird, oder einem gegenüberliegenden anderen Uferstaate (wie Serbien und Bulgarien) durch die Mittellinie des Thalwegs abgegrenzt wird, keinerlei andere Beschränkungen in der Ausübung seiner Hoheitsrechte auferlegen zu lassen, als durch das gemeinsame Flussschiffahrtsrecht aller internationalen europäischen Ströme seit 1815 bestimmt oder ausnahmsweise für die Donau festgestellt wurden, bevor Rumänien in die Reihe der souveränen Staaten eintrat.

Da der Berliner Traktat über diejenigen Organe, welche ein Schiffahrts- und Flusspolizei-Reglement auf der Donaustrecke vom Eisernen Thore bis nach Galatz zu vollziehen und auszuführen haben, nichts sagt, so kann nach überall anerkannten Grundsätzen dies Schweigen nur zu Gunsten des bis 1878 geltend gewesenen und auch 1878 nicht abgebrochenen Rechts-

[1]) R. Phillimore, *Commentaries upon internat. Law. 3. ed. § 151.*

zustandes, also zu Gunsten des Uferstaatsrechts verstanden werden. Alle Ausnahmebestimmungen, die für die Donau durch Staatsverträge eingeführt sind, müssen nach bekannten Rechtsregeln stricte interpretirt werden.

Vor allen Dingen hat man sich vor der Annahme zu hüten, als ob Gemeinschaft der materiellen Vorschriften über Flussschiffahrt und Flusspolizei irgendwie auch eine Gemeinschaft in Beziehung auf die ausführenden Organe zur Folge haben müsse.

Jeder Uferstaat ist berechtigt, sein natürliches und überdies positiv anerkanntes Recht zu behaupten, wenn es sich um Akte der Polizei oder Strafverordnungsgewalt oder um Ernennung der Flusspolizeibeamten handelt. Gäbe es keinen anderen Anhaltspunkt der Beurtheilung dieser Frage, so hätte man immer noch zu sagen: Rumänien könne an seinen Donaugewässern keine geringeren Rechte haben, als vor erfolgter Unabhängigkeitserklärung seine Rechtsvorgängerin, die Türkei, als suzeräne Macht an dem linken Donauufer oder als souveräne Macht am rechten Donauufer besass.

Dieses territoriale Recht der Türkei ging aber vor 1856 und noch bis 1878, von dem Mündungsgebiete der Donau abgesehen, jedenfalls viel weiter, als das territoriale Recht der deutschen Bundesstaaten an den internationalen deutschen Strömen. Denn diese Bundesstaaten waren durch die Bundesakte von 1815 in mancherlei Hinsicht weit mehr eingeschränkt, als Rumänien vor 1878 gegenüber dem Suzerän. Und dennoch wahrten sich nicht nur Oesterreich und Preussen

selber, sondern auch kleinere deutsche Uferstaaten an den deutsch-internationalen Strömen ihre Vollzugsrechte in Beziehung auf die unter ihrer Zustimmung vereinbarten Flussschiffahrtsakten. Und ebenso ist es klar, dass sogar die deutsche Reichsverfassung an diesen überlieferten Rechten der deutschen Donauuferstaaten Bayern und Württemberg bisher nichts geändert hat.

In dem Wesen der durch den Berliner Traktat 1878 und vorher durch den Pariser Vertrag 1856 in Beziehung auf die Donauschiffahrt formell constituirten Interessengemeinschaft der Mächte liegt aber keine Communion, welche durch ihr eigenes Wesen befugt wäre, solche Ansprüche gegen Rumänien zu erheben, die über die Linie der von den deutschen Conföderationen oder einem dauernden Staatenvereine geltend gemachten Anforderungen hinausgehen.

Wenn auch Rumänien durch den Berliner Traktat (Art. 55) verpflichtet ist, ein im Wiener Congress nicht vorgesehenes Beaufsichtigungsreglement mit der europäischen Commission zu vereinbaren, so erscheint es doch selbstverständlich, dass es bei der Einrichtung solcher Beaufsichtigung keinenfalls über die Analogie anderer europäischer Ströme hinauszugehen und insbesondere die Analogie eines für die Donaumündungen provisorisch geschaffenen Ausnahmezustandes nicht anzunehmen braucht.

Unter keinen Umständen enthält aber der Begriff der *surveillance* in internationalen Dingen die

Befugniss, executivische Akte unmittelbar anzuordnen. Nach dieser Richtung könnte *surveillance* nur bedeuten: Recht der Kenntnissnahme und der Beschwerdeführung bei den Organen desjenigen souveränen Staates, in dessen Gebiete eine den völkerrechtlichen Grundsätzen der Flussschiffahrt zuwiderlaufende Handlung begangen oder eine pflichtmässige Handlung unterlassen wurde [1]).

Dass der Begriff einer den Völkerrechtszwecken dienenden *surveillance* nicht aus den verwaltungsrechtlichen Vorstellungen eines administrativen Oberaufsichtsrechtes hergeleitet werden darf, sondern überall den Begriff der Souveränetät voraussetzt, bedarf keines weiteren Nachweises.

Das vollkommen normal entwickelte Rheinschiffahrtsrecht, dessen vorbildliche Bedeutung theilweise bereits auf dem Wiener Congress anerkannt war, bestimmt für das Verhältniss der dabei betheiligten Grossmächte zu den kleineren Uferstaaten nach der Revision vom 17. October 1868:

dass die Berufung von den unteren Gerichtsinstanzen an die Centralcommission der Uferstaaten nur wahlweise neben den oberen Landesgerichtsinstanzen geschehen kann;

dass die Centralcommission zwar mit absoluter Stimmenmehrheit beschliesst, ihre Beschlüsse dagegen erst nach erfolgter Zustimmung der Uferstaats-

---

[1]) Man vergl. in dieser Hinsicht die Ausdrucksweise des Art. 44 der Donauschiffahrtsakte vom 10. Nov. 1857.

regierungen verbindliche Kraft erlangen können (Art. 46).

Unter den neueren Schriftstellern über Flussschiffahrtsrecht vertheidigt Ed. Engelhardt grundsätzlich die internationale Verkehrsfreiheit im weitesten Umfange. Aber auch er bleibt bei den Vorschriften der revidirten Rheinschiffahrtsakte stehen und folgt denselben bei seinem Entwurf eines allgemeinen europäischen Flussschiffahrtsverkehrs [1]).

Dritte Frage.

Ist es billig, das Recht der Uferstaaten auf Ausführung der Schiffahrtsreglements und Ausübung der Strompolizei zu beseitigen, nachdem zuvor auf der unteren Donau durch gemeinsames Uebereinkommen Schiffahrtsreglements und eine gemeinschaftliche Beaufsichtigung seitens der Uferstaaten und Europas eingeführt wurden, die geeignet sind, et-

---

[1]) E. Engelhardt, *du régime conventionnel des fleuves internationaux* (Paris 1879), pag. 283: *La commission riveraine comprend autant de délégués, qu'il y a d'Etats riverains. Ses décisions sont prises à la majorité des voix. Toutefois — un vote n'est obligatoire pour les Etats représentés dans la minorité, qu'autant que les délégués de ces Etats ne se sont pas formellement opposés d'avance à son exécution.*

waige Fehlgriffe auszugleichen oder eine von den festgesetzten, einheitlichen Normen abweichende Anwendung zu verhindern.

Vom Standpunkt des positiven Rechts, der hier allein in Betracht kommen soll, ist es schwer, über Billigkeit und Unbilligkeit in privatrechtlichen Verhältnissen zu urtheilen. Weiteren Spielraum behauptet hingegen die Erwägung der Billigkeit in staats- und völkerrechtlichen Verhältnissen [1]). Je mehr die formalen Mittel der Rechtshülfe im Staatenverkehr versagen oder gar fehlen, desto bedeutender werden für die wechselseitigen Beziehungen der Nationen die Gesichtspunkte der natürlichen Billigkeit. Daher ist der Begriff der *aequitas* und *iniquitas* im Gegensatz zum *strictum jus* nicht ohne praktischen Inhalt. Iniquitäten sind beispielsweise ein bestimmtes zu Retorsionen berechtigendes Unrechtsverhältniss. Unbillig vom völkerrechtlichen Standpunkte ist die Zurücksetzung des Fremden hinter den Einheimischen im Privatrechtsgenuss, in noch höherem Masse unbillig die rechtliche Zurücksetzung eines minder mächtigen Staates hinter einen mächtigen Nachbarstaat und die Missachtung der Reciprozität in

---

[1]) Die englische Regierung erkannte 1753 in einer Staatsschrift die Billigkeit als Völkerrechtsquelle an: „*The Law of Nations is founded upon justice, equity, convenience and the reason of the thing and confirmed by long usage*". R. Phillimore (3. ed.) I, p. 15.

Rechten und Pflichten. Da nun auf der Donau einerseits im Princip die Grundsätze der Wiener Congressakte (Art. 108—116) gelten sollen, andererseits nach neueren Verträgen ein provisorisch gemeintes, oder doch auf bestimmte Jahre berechnetes Specialrecht Anwendung finden soll, so wird bei der Prüfung der Frage, ob die Bestimmungen des Londoner Vertrages vom 10. März 1883 überall der Billigkeit entsprechend sind, das Flussschiffahrtsrecht einerseits an der oberen, vom Eisernen Thor aufwärts gelegenen Donaustrecke, andrerseits das Recht der Donaumündungen mit demjenigen der in der Mitte liegenden Stromstrecke verglichen werden müssen.

Nach beiden Richtungen hin erscheint Rumänien erheblich hinter anderen Donaustaaten zurückgesetzt, also unbillig behandelt.

Auf das Flussschiffahrtsrecht der oberen Donau aufwärts vom Eisernen Thore einzuwirken, ist Rumänien nicht in der Lage, seitdem ohne seine Verschuldung, der vom Pariser Congress 1856 stipulirte Rechtszustand an dem Widerstande Oesterreich-Ungarns gescheitert ist. Obgleich die österreichische Macht, als die Donauschifffahrtsakte vom 7. November 1857 unter den damaligen Uferstaaten vereinbart wurde, keine geringere war, als gegenwärtig, und Oesterreich zu jener Zeit noch die Stellung einer deutschen Präsidialmacht im Verhältniss zu Bayern und Würtemberg einnahm, dachte man doch nicht daran, eine Ungleichheit unter diesen Uferstaaten zu statuiren, oder diesen letzteren den Vollzug

der Schiffahrtsordnungen zu entziehen. Man begnügte sich mit einem Aufsichtsrecht, über welches Art. 44 stipulirte:

La Commission riveraine permanente, veillera dans la limite de ses attributions, à l'exécution et au maintien des stipulations du présent acte de navigation.

Die deutsche Präsidialmacht vom Jahre 1857 beanspruchte als Uferstaat nicht dasjenige, was heute gegenüber souveränen Staaten als selbstverständliches Recht von dem Standpunkte handelspolitischer Präponderanz abgeleitet und einem Nichtuferstaate zugesprochen werden soll: den ständigen Vorsitz nämlich in einer mit administrativen Befugnissen ausgerüsteten Ueberwachungscommission.

Was dagegen den mit Zustimmung Rumäniens geschaffenen Additionalakt vom 28. Mai 1881 anbelangt, wodurch das Schiffahrtsrecht der Donaumündungen theils modificirt, theils bis nach Galatz erweitert wird, so besteht in Gemässheit desselben weder ein ständiges Präsidialrecht irgend einer Macht, noch irgend welche Einmischungsberechtigung einer möglicherweise aus mehreren Uferstaaten auf Kosten eines andern Uferstaates gebildeten Majorität. Ein Interessenconflict zwischen den seefahrenden Nationen Europa's und Rumänien in Beziehung auf die Freiheit des Schiffahrtsverkehrs ist nicht wohl denkbar und würde, wenn er entstände, in unparteiischer Weise dadurch gemildert werden, dass die Mehrheit der in der europäischen Commission vertretenen

Staaten an der unteren Donau keine andern als handelspolitische Interessen zu wahren hat.

Dagegen lehrt die Geschichte der Rheinschiffahrt, dass unter benachbarten Uferstaaten Reibungen und Conflicte ausserhalb der Sphäre der Schiffahrtsinteressen leichter vorkommen und die beste Methode der Sicherung gegen solche darin besteht, dass man die Rechte der Uferstaaten in territorialer Hinsicht ungeschmälert lässt. Die Billigkeit, das *bonum et aequum*, ward auch von den strengen Juristen des Römischen Rechts anerkannt [1]). Ueberall aber, wo es sich um billiges Recht handelt, wird von der Regel eine Ausnahme zu Gunsten des Schwachen gemacht, oder, wie bei der *Condictio indebiti*, einer Bereicherung auf fremde Kosten vorgebeugt [2]). Aller Billigkeit im Völkerrecht würde es zuwiderlaufen, wenn man einer Grossmacht, weil sich dieselbe auf geographische oder politische Interessen beruft, ein sonst nirgends nachweisbares Vorzugsrecht auf Kosten eines minder mächtigen Nachbarstaates einräumen wollte.

Diese Unbilligkeit erscheint in dem vorliegenden Fall um so grösser, als in Galatz bereits eine europäische, mit allen Schiffahrtsverhältnissen vertraute Commission besteht, von der bisher nirgends dargethan wurde, dass sie ungeeignet sei, durch Delegirte diejenigen Ungleich-

---

[1]) Vergl. L. 1, § 1 *Dig. de justitia et jure: (jus est ars boni et aequi.) Cujus merito quis nos sacerdotes appellet; justitiam namque colimus et boni et aequi notitiam profitemur, aequum ab iniquo separantes.*

[2]) L. L. 65. 66 *Dig. de cond. indeb.*

heiten oder Fehler zu constatiren, die in der Ausführung der Flussschiffahrtsreglements durch die Uferstaaten möglicherweise vorkommen könnten.

Vierte Frage.

Bestehen ausser den von der europäischen Commission an der Donaumündung geschaffenen Schiffahrtsreglements noch andere, welche auf internationalen Flüssen Normen festsetzen, die von denjenigen abweichen, welche sich aus der Beantwortung der vorhergehenden Fragen ergeben?

Hat sich die eigenartige Stellung der europäischen Commission nicht aus der Nothwendigkeit ergeben, die Schiffbarkeit der Donaumündungen erst zu schaffen? Und hat jene Commission nicht als Rechtsbasis die Einwilligung des Uferstaates (damals der Türkei)?

Der geschichtliche Ursprung des an den Donaumündungen geltenden, in dem *Acte public* vom 2. November 1865, in dem Protokoll der Pariser Conferenz vom 28. März 1866 und dem *Acte additionel à l'acte*

public du 2 Novembre, relatif à la navigation des embouchures du Danube, signé à Galatz le 28 Mai 1881 niedergelegten, beziehungsweise anerkannten Rechts ist auf den Pariser Traktat zurückzuführen.

Es ist bereits in der geschichtlichen Uebersicht oben gezeigt worden, dass als definitives europäisches Flussschiffahrtsrecht dasjenige der Wiener Congressakte mit der Massgabe im Jahre 1856 bestätigt worden ist, dass, der alten Staatspraxis entgegen, sämmtliche Nationen ohne jeden Unterschied ihrer geographischen Lage als gleichberechtigt neben den Uferstaaten auf der Donau anerkannt werden sollten, die Türkei durch ihren Eintritt in das europäische Concert die älteren Grundsätze des Wiener Congresses als verpflichtend anzuerkennen habe und daneben an den Donaumündungen ein provisorisches, auf wenige Jahre berechnetes System einzuführen sei, wonach mit gemeinsamen Mitteln und unter gewissen Einschränkungen der Territorialrechte der Hohen Pforte die Vorbedingungen gesicherter Schiffbarkeit geschaffen werden sollten.

Es ist weiter gezeigt worden, dass die Vollmachten der zu diesem Zwecke eingesetzten europäischen Commission von Zeit zu Zeit, und zwar auf immer länger bemessene Fristen ausgedehnt wurden. Auch durch den Abschluss des Londoner Vertrages vom 10. März 1883 ist der ursprünglich provisorische Charakter der europäischen Commission nicht beseitigt worden.

Dass die Verlängerungen dieser interimistischen Schöpfungen weniger in sachlichen durch die Natur

der Flussschiffahrt begründete Erwägungen, als in der Befürchtung politischer Verwickelungen ihren Grund hatten, ist leicht zu erkennen. Der eigenartige Charakter der sog. orientalischen Frage bedingte nach der Meinung der Mächte Abweichungen von den auf allen anderen internationalen Strömen hergebrachten und anerkannten Regeln, die den im Belagerungszustand gebotenen Abweichungen von dem bürgerlichen Rechte verglichen werden können.

Die Angemessenheit eines solchen internationalen Ausnahmezustandes würde vom politischen Gesichtspunkte dann zu bezweifeln sein, wenn man anerkennen müsste, dass die 1856 vorausgesetzten thatsächlichen Vorbedingungen heute in Wegfall gekommen sind. An keinem anderen internationalen Stromlauf bestehen Vereinbarungen, welche mit diesem an den Donaumündungen gehandhabten Ausnahmezustand irgendwie in Parallele gesetzt werden könnten.

Ebenso wenig wie nun der Belagerungszustand eine Argumentation oder Schlussfolgerung für die regelmässige Berechtigung der militärischen Gewalt gegenüber der bürgerlichen Rechtssphäre ausserhalb bestimmt begrenzter Bezirke gestattet, kann das an der Donaumündung geltende und durch die europäische Commission repräsentirte Flussschiffahrtsreglement auf andere Flussstrecken ausgedehnt oder übertragen werden, wofern nicht die dabei betheiligten souveränen Uferstaaten, wie dies 1856 von der Pforte geschah, ausdrücklich einwilligen und

sich eine Beschränkung ihrer Hoheitsrechte gefallen lassen wollen.

Was den Zustand der Dinge anbelangt, den die europäische Commission im Beginn ihrer Arbeiten vorfand, so ist auf die eingehende Berichterstattung zu verweisen, welche dieselbe in ihrem umfassenden *Mémoire sur les travaux d'amélioration exécutés aux bouches du Danube* (Galatz 1867) geliefert hat.

Im Jahre 1858 begonnen und im Verlauf der folgenden Jahre fortgesetzt, haben die Arbeiten der Commission zu einem Resultate geführt, dessen Bedeutung und Werth von keiner Seite unterschätzt wird und auch der Wasserbautechnik an den anderen Strommündungen werthvolle Vorbilder liefert. Nur liegt es auf der Hand, dass diese Ergebnisse der Technik und eines in allen Einzelnheiten vielleicht bewährten Verwaltungsapparats nicht als Präcedenzfall benutzt werden können und schwerlich zu dem Zwecke irgendwo anders angerufen werden dürften, um hergebrachte Grundsätze des Völkerrechts ausser Kraft zu setzen.

Auch die gegenwärtige, im Vergleich zum Jahre 1856 veränderte Stellung der europäischen Commission beruht insofern auf einem analogen Rechtstitel, als die Türkei zur Zeit des Berliner Traktats im Jahre 1878 zwar militärisch von dem Gebiet der Donaumündungen verdrängt war, aber rechtlich als souveräne Macht befugt blieb, für die europäische Commission erweiterte Befugnisse zu stipuliren, ehe die von ihr abzutretenden Gebietstheile auf andere souveräne Staaten übergegangen waren.

Davon, dass den schiffahrtsberechtigten europäischen Nationen an den Ufern oder Gewässern internationaler Ströme irgendwie ein Miteigenthumsrecht zustände, ist niemals die Rede gewesen. Folgeweise kann ein solches Recht oder eine damit begründete Verfügungsberechtigung ohne die förmliche Zustimmung der betheiligten Uferstaaten auch an irgend eine Commission nicht übertragen werden. Die europäische Commission kann die Rechtstitel ihres Bestandes und Wirkens nicht aus dem Willen der Mächte, sondern lediglich aus der förmlichen Einwilligung der zur Zeit ihrer Entstehung berechtigt gewesenen Uferstaaten herleiten. Die Mächte würden den Ursprung der von ihnen vereinbarten europäischen Commission selbst negiren, wenn sie bei der Herstellung einer anderen Commission von diesem Grundsatze der Vereinbarung mit den betheiligten Uferstaaten abgehen wollten. Was man der Türkei wider ihren Willen 1856 und den späteren, die Donauschiffahrt betreffenden Conferenzen nicht auferlegen konnte, kann man auch Rumänien im Jahre 1883 nicht auferlegen.

Da die an den Donaumündungen zur Zeit gehandhabten Ordnungen als einzigartiges, nirgend wieder vorkommendes Ausnahmerecht wenigstens in so weit erscheinen, als dabei die Stellung einer internationalen Behörde gegenüber dem Uferstaate in Betracht kommt, so kann der im Berliner Traktat (Art. 55) dieser Commission ertheilte Auftrag, Flussschiffahrts-, Polizei- und Ueberwachungs-Reglements für die Strecke vom

Eisernen Thor abwärts in Uebereinstimmung mit dem an den Donaumündungen geltenden Rechte auszuarbeiten, unmöglich bedeuten: das in Gemässheit der Wiener Congressregeln zu gestaltende definitive Recht der Uferstaaten in Uebereinstimmung zu setzen mit einem provisorischen Ausnahmerecht. So verstanden, würde jener Auftrag die Unmöglichkeit und den Widersinn ergeben: Aus einer Ausnahme eine Rechtsregel zu formen, oder auch eine Rechtsregel des Flussschiffahrtsrechts in Harmonie zu setzen mit einer singulären Ausnahme. Dieses Problem wäre unlösbar.

Die logische, und darum, wie mir scheint, allein zulässige Interpretation des Art. 55 führt zu folgendem Ergebniss: In dem *acte public* von 1865 und den dazu gehörigen Flussschiffahrtsreglements sind trotz der Ausnahmestellung der Commissionsmitglieder, trotz ihrer Exemtion von der Pflicht der Unterordnung unter den Uferstaat, ausserdem noch Bestimmungen enthalten, welche als dauerndes Ergebniss der technischen Erfahrungen angesehen und darum technisch auch auf die Mündungen anderer europäischer Ströme anwendbar sein könnten.

Mit diesem technischen Theil sollen die Flussschiffahrtsordnungen auf der Strecke vom Eisernen Thor grundsätzlich so weit in Einklang gesetzt werden, als nicht die Bedürfnisse der Binnenschiffahrt im Unterschiede von der Seeschiffahrt eine Abweichung davon bedingen.

Was dagegen die politische Ausnahmestellung

der europäischen Commission anbelangt, so liesse sich eine andere Schiffahrtsordnung mit derselben nur dann völlig in Einklang setzen, wenn die Mächte selbst die Competenz eben dieser Commission bis an das Eiserne Thor erstrecken wollten. Da dies nicht beabsichtigt war, so konnte der Auftrag an die europäische Commission der exemten Strecke nur dahin verstanden werden:

> für die nicht exemte Strecke, nach dem in der europäischen Commission geltenden Princip der Gleichberechtigung, ohne Anerkennung eines in ihrer Mitte unbekannten Präsidialprivilegiums, auf Grundlage des überall geltenden europäischen Uferstaatsrechts, diejenigen Regeln der Ueberwachung zu vereinbaren, welche von den Uferstaaten gemeinsam zu beobachten sein würden.

Dem so verstandenen und dem geltenden Vertragsrecht allein entsprechenden Auftrage wird durch das Project der „gemischten Commission" nach einer doppelten Richtung zuwidergehandelt.

Erstens verletzt die Einrichtung der gemischten Commission das Princip aller Verträge, weil in Ermangelung eines etwaigen Ausnahmezustandes (wie an den Donaumündungen) nur die Uferstaaten zur Antheilnahme an der Handhabung der Flussschifffahrtsordnungen berufen sind und Oesterreich, als Mitglied der gemischten Commission, diese Eigenschaft als Uferstaat nicht besitzt.

Zweitens wird aber auch wiederum die Analogie des an den Donaumündungen geltenden Ausnahmezustandes verletzt — wofern eine solche überhaupt in diesem Stücke behauptet werden sollte — weil in Gemässheit desselben ein ständiges Präsidialrecht nicht besteht, und weil in der europäischen Commission nur allgemeine internationale Interessen der Flussschifffahrtsfreiheit vertreten sind, während nach den Protokollen dieser Commission Oesterreich die Mitgliedschaft auf Grund seiner geographischen Lage und seiner territorialen Präponderanz als Nichtuferstaat — also nicht im europäischen Interesse — gefordert hat und von der Mehrheit der Commissionsmitglieder im directen Gegensatz zu allen grundlegenden Bedingungen der europäischen Commission zugebilligt erhielt.

Fünfte Frage.

Ist die Gleichheit in der Stellung der eine Aufsichts- und Ueberwachungs-Commission auf internationalen Flüssen bildenden Staaten nicht eine Consequenz der vollkommenen Gegenseitigkeit der Rechte und Pflichten der Uferstaaten?

Rechtlich genommen sind alle Staaten einander gleich. Die Unterschiede der Macht, der Grösse, der

Lage, der Bevölkerungsziffer bedingen die politische Geltung der Staaten in der Zeitgeschichte, sind aber ohne jeden rechtlichen Belang.

Während die Gleichheit der einzelnen Menschen vor dem Gesetz als späte Frucht der Rechtsgeschichte und der menschlichen Cultur erscheint, verhält es sich mit der Staatsordnung im auswärtigen Verkehr gerade umgekehrt. Die Gleichheit der Nationen musste anerkannt sein, ehe vom Recht der Nationen gesprochen werden konnte [1]).

Rechtsgleichheit ist somit der erste unter den Fundamentalartikeln des Völkerrechts. Wenn man von dem Zeitalter der Fehde gesagt hat, es habe in ihm das Recht des Stärkern gegolten, so ist nach seiner ganzen Naturanlage das Völkerrecht eine Verneinung der von der politischen Uebermacht geforderten Vorzugsrechte. Es ist zunächst das Recht des Schwächeren.

So bewegt sich das gesammte Völkerrecht um die beiden Grundangeln: Gleichheit in den wechselseitigen Beziehungen mehrerer Staaten zu einander, mit der unvermeidlichen Folgerung der Reciprocität; Selbständigkeit jedes einzelnen unabhängigen Staates in seinen eigenen Angelegenheiten und auf seinem eigenen Gebiet.

---

[1]) R. Phillimore, *Comment. (3. ed.) I, p. 216.* — Heffter (Geffcken, 7. Aufl. S. 61) sagt: „Mit dem völkerrechtlichen Begriff eines vollkommen souveränen Staates sind an und für sich Rechtsungleichheiten unter mehreren derselben unvereinbar. Auch der kleinste Staat in Hinsicht auf politische Bedeutung hat demnach das gleiche Recht mit dem grösseren und mächtigeren in Anspruch zu nehmen".

An diesem natürlichen Zustand der staatlichen Beziehungen kann nur dadurch etwas geändert werden, dass souveräne Mächte kraft ihrer Autonomie sich selbst zeitweise oder dauernd Beschränkungen zum Vortheil anderer Staaten auferlegen oder einen Theil ihrer Unabhängigkeit zu Gunsten eines Suzeräns oder eines Staatenvereines aufgeben.

Ueberall, wo souveräne Staaten sich über gemeinschaftliche Interessen ins Vernehmen zu setzen haben, gilt dieser Grundsatz der Gleichberechtigung. Er galt auch, als Rumänien, obschon an Macht und Grösse geringer, als die Signatarmächte des Berliner Traktats, durch eben diesen Traktat berufen ward, seinen Sitz in der europäischen Commission einzunehmen. Niemand bestritt ihn zu der Zeit, als die Donauschiffahrtsakte am 7. November 1857 zum Abschluss kam. Die zu Mannheim am 17. October 1868 vereinbarte revidirte Rheinschiffahrtsakte kennt keinerlei Unterscheidung zwischen den beiden Grossmächten (Preussen und Frankreich) und den kleineren Uferstaaten, deren Herrscher den Majestätstitel nicht führen [1]).

Wo es sich um die Mitgliedschaft in der für internationale Ströme fungirenden Aufsichts- oder Ueberwachungscommission handelt, kann von Gleichheit keine Rede mehr sein, wofern die Vorbedingung möglicher Reciprocität durch die Verhältnisse einzelner Staaten

---

[1]) S. darüber auch Pierantoni, *I fiumi e la Convenzione Internazionale di Mannheim (Firenze 1870).*

völlig ausgeschlossen ist. Dies wäre aber der Fall, wenn einem Nichtuferstaat in einer derartigen Commission die Mitgliedschaft, ohne entsprechende praktische Verantwortlichkeit, eingeräumt würde.

Wäre es etwa undenkbar, dass Nichtuferstaaten ein erhebliches Interesse daran hätten, auf die Entschliessungen einer Flussüberwachungscommission einzuwirken? Nicht nur für überseeische Staaten, sondern auch für die Regierung eines am nicht schiffbaren Stromlauf gelegenen Uferstaates und selbst für entlegene Binnenstaaten kann unter Umständen ein mehr oder weniger starkes Interesse dieser Art vorhanden sein.

Gleichberechtigung neben den Uferstaaten einer nach gemeinsamen Regeln zu behandelnden Stromstrecke wäre aber nicht gegeben, wenn ein Nichtuferstaat durch seine Abstimmungen niemals verpflichtet würde, sondern immer nur anderer Staaten Gerechtsame und Pflichten zu beeinflussen vermöchte. Selbst wenn Oesterreich einen Theil der an sich geringfügigen Administrationskosten für die mittlere Donau übernähme, würde es keine verwaltungsrechtliche Verantwortlichkeit, keine Einschränkung seiner Hoheitsrechte verspüren. Während die Regierungen solcher Uferstaaten, die sich einem Gemeinschaftszwecke in den Flussschiffahrtsordnungen, ihrer Ausführungsweise und Anwendung unterordnen, bei jeder Gelegenheit sich davon Rechenschaft zu geben haben, ob sie die etwa eintretende politische, moralische oder rechtliche Verantwortlichkeit vor den Technikern, vor der öffentlichen Meinung oder den Volksvertretungen

zu tragen im Stande sind, würde die Antheilnahme eines Nichtuferstaates an der Beschlussfassung jeder Rücksicht auf mögliche Consequenzen durchaus enthoben sein.

Bestände unter den Uferstaaten im Hinblick auf wünschenswerthe Veränderungen eine Uebereinstimmung der Meinungen, so hätte die Vertretung eines Nichtuferstaates möglicherweise ein Gegeninteresse. Es ist nicht undenkbar, dass die Gesichtspunkte der wirthschaftlichen Concurrenz zwischen Landstrassen- und Wasserstrassenverkehr sich in die Behandlung der Binnenschiffahrt an internationalen Stromläufen eindrängen, wenn das Princip der gleichen, den Uferstaaten obliegenden Verantwortlichkeit durchbrochen würde.

Je leichter es dem Vertreter eines Nichtuferstaates in Flussschiffahrtscommissionen werden konnte, sich bei entstehenden Meinungsverschiedenheiten und Streitfragen den Uferstaaten gegenüber als unparteiische und uninteressirte Instanz hinzustellen, desto mehr wird er auch seiner Stimme ein Uebergewicht im Verhältniss zu anderen beizumessen geneigt sein, während bei anderen Gelegenheiten wiederum daran erinnert werden könnte, dass es nicht Rechtsgründe, sondern Zugeständnisse an die Ueberlegenheit seiner politischen Interessen gewesen sind, denen er seine bevorzugte Stellung zu verdanken hat. Mindermächtige Uferstaaten könnten durch privilegirte Machtverhältnisse eines an ihren Berathungen theilnehmenden Nichtuferstaates in besonders schwierigen Sachlagen bewogen werden, nicht mit Rücksicht auf die Gemeinsamkeit bestimmter Flussschiffahrtsinteressen, son-

dern mit Rücksicht auf die politischen Vortheile ihres Nachbarverhältnisses zu einer nichtuferstaatlichen Macht abzustimmen.

Die Ungleichheit in der Stellung der Staaten zu einander wäre daher nicht nur eine Ungerechtigkeit, sondern auch ganz allgemein ein Widerspruch gegen die anerkannten Ueberlieferungen des europäischen Flussschiffahrtsrechtes.

Solche in jeder Richtung vom Standpunkte des Rechts abweichende Ungleichheit würde dadurch noch erhöht werden, wenn einem Nichtuferstaate das Präsidialrecht ständig übertragen würde.

Dieselben politischen Ungleichheiten der Macht, welche zwischen Rumänien, Bulgarien und Serbien einerseits und Oesterreich andrerseits vorliegen, bestanden auch zwischen Preussen und Frankreich einerseits und den kleineren Rheinuferstaaten, ohne dass deswegen ein ständiges oder alternirendes Präsidialrecht für jene beiden Grossmächte in der Rheinschiffahrtscommission constituirt worden wäre. Jedenfalls stände auch in diesem Stücke die gemischte Commission nicht nur nicht im Einklange, sondern im directen Widerspruch mit den Normen der europäischen Commission.

Nachdem der Berliner Congress den für Seeschiffe nicht mehr nutzbaren, aber noch schiffbaren Lauf der Donau in zwei rechtlich zu sondernde Strecken unterhalb und oberhalb des Eisernen Thores zerlegt hat, ergiebt sich, dass Oesterreich-Ungarn als Uferstaat nur

für die obere Strecke angesehen werden kann [1]), die Grundsätze der Reciprocität also erst dann erfüllt sein würden, wenn auch Rumänien und Serbien in einer die obere Donau überwachenden Uferstaatencommission ein Mitwirkungsrecht erlangt hätten. So lange dies nicht der Fall und die Bestimmungen des Pariser Traktats unausgeführt bleiben, kann der aufwärts am Eisernen Thor belegene Theil des Flussbettes als international geregelt nicht angesehen werden, und es ergäbe sich somit die eigenthümliche Consequenz, dass die schuldhafte Nichtausführung des Pariser Traktats durch ein Privilegium auf Kosten derjenigen belohnt werden soll, die zu keiner Zeit die allgemeine Freiheit der Flussschiffahrt beeinträchtigt haben.

Die Abnormität, welche den Vorschlag einer aus disparaten Elementen gemischten Commission auszeichnet, tritt dadurch noch deutlicher hervor, dass von Oesterreich selbst, nicht nur 1857 gelegentlich der

---

[1]) Meines Wissens ist von keiner Seite behauptet worden, dass Oesterreich-Ungarn als Uferstaat abwärts des Eisernen Thores gelten könne. Dennoch hielt ich es für rathsam die erste kartographische Autorität in dieser Hinsicht zu befragen. Prof. H. Kiepert schreibt mir unter dem 14. Juli:

„Ihre Anfrage erledigt sich sehr einfach dahin, dass die ganze Strecke der beiderseitigen steilen Felsufer, welche durch die unter der Wasserfläche des Stromes sich quer durchziehenden Felsriffe verbunden sind und als Eisernes Thor bezeichnet wird, unterhalb des äussersten, österreichisch-ungarischen Endpunktes liegt, also ausschliesslich einerseits rumänischem, andererseits serbischem Gebiete angehört. Jede genaue Karte, namentlich die officiellen Karten des österreichischen Generalstabs, als bester Autorität, lassen das deutlich erkennen.“

Donauschiffahrtsakte, sondern auch neuerdings durch die mit Serbien am 22./10. Februar 1882 abgeschlossene Convention das Uferrecht durchaus in seiner Selbständigkeit anerkannt worden ist.

Sechste Frage.

Könnte bei der in den vorausgehenden Fragen angenommenen Sachlage eventualiter die Theilnahme Oesterreich-Ungarns an der Beaufsichtigungscommission unterhalb des Eisernen Thores eine anderweitige Grundlage als diejenige eines von der europäischen Commission abzuleitenden Titels haben?

Die Begründung, welche der Erledigung der vorangegangenen Fragen gedient hat, ermöglicht auch die Entscheidung der gegenwärtig vorliegenden Frage. Nach der Analogie der *lex ferenda* im Verhältniss zur *lex lata* gestellt, betrifft diese Frage nicht das geltende *jus gentium*, sondern nur eine *obligatio jure gentium contrahenda*. Sie muss daher wesentlich vom Standpunkte der inneren Gerechtigkeit und allgemeinen Zweckmässigkeit geprüft werden.

Wenn für die Theilnahme Oesterreich-Ungarns an einer Beaufsichtigungscommission neben den Uferstaaten

eine das bisherige europäische Flussschiffahrtsrecht minder verletzende Combination aufgesucht werden sollte, so dürfte diese nur in einem zeitlich beschränkten europäischen Mandate unter Zustimmung Rumäniens gefunden werden können.

Auf diese Weise wäre wenigstens die Verleihung ungerechter Interessenprivilegien an einen nicht berechtigten Staat auf Kosten der in ihren Flussgewässern berechtigten Uferstaaten beseitigt. Wenn die in den Verhandlungen der europäischen Commission nicht zum Ausdruck gelangte Besorgniss besteht, dass Rumänien oder Bulgarien in der Ausführung der Schiffahrts- und Polizei-Reglements ihren Aufgaben möglicherweise nicht völlig genügen oder nicht zu allen Zeiten gerecht werden könnten, so liesse sich vom Standpunkte der europäischen Gesammtinteressen für eine zeitweilige Cautionsleistung von Seiten der Uferstaaten in Gestalt der Zuziehung oder Assistenz ständiger, aus der europäischen Commission hervorgegangener Delegirter, eine transitorische Bestimmung in ähnlicher Weise vereinbaren, wie solche ursprünglich im Pariser Traktat mit der Hohen Pforte vereinbart wurde. Da die Mächte gesonnen waren, Oesterreich einen Sitz in der Uferstaatencommission mit Rücksicht auf seine Interessen zu verleihen, so können sie noch weniger Bedenken tragen, Oesterreich im Wege der Delegation die ständige Repräsentation der durch die europäische Commission zu wahrenden allgemeinen Interessen zu übertragen.

Die Vereinbarung eines sichernden Uebergangsstadiums auf eine der Dauer der europäischen Commission entsprechende Frist würde nicht nur mit der grundsätzlich aufrecht zu erhaltenden Rechtsstellung der Uferstaaten begrifflich leichter zu vereinbaren sein, sondern auch von dem Princip der Gleichberechtigung souveräner Staaten weniger abweichen. Nicht um eine den Uferstaaten aufzuerlegende Rechtsbeschränkung, sondern um eine besondere, freiwillig übernommene Garantie der Schiffahrtsfreiheit würde es sich dabei handeln.

Die freiwillige Unterordnung eines einzelnen Staates unter die Interessengemeinschaft sämmtlicher europäischer Staaten dürfte in Flussschiffahrtsangelegenheiten ausnahmsweise dadurch gerechtfertigt werden können, dass in Collisionsfällen dem europäischen Interesse der Vorrang vor dem entgegenstehenden Interesse des Uferstaates vom Standpunkt der Politik zugesprochen werden könnte, während nicht einmal vom Standpunkt der Politik zu behaupten wäre, dass dem Interesse eines grösseren Staates, wie Oesterreich-Ungarn von dritter Seite her ein Vorrang vor den collidirenden Interessen eines kleineren Staates wie Rumänien zugesprochen werden dürfte. Das Recht eines kleinen Staates muss für die internationalen Beziehungen regelmässig schwerer wiegen, als das Interesse einer Grossmacht. Die Theilnahme Oesterreichs an der Uferstaatencommission (oder der *commission mixte*) würde unter allen

Umständen im Verhältniss zu den Uferstaaten als Privilegium erscheinen.

Die Zulässigkeit dieses Privilegiums könnte im letzten Grunde, vom Standpunkt Rumäniens ausgehend, keine andere sein, als die Rücksicht auf die Bedeutung der europäischen Interessen, denen auch die europäische Commission ihre Entstehung verdankt und ausserdem die freiwillige Einräumung durch die betheiligten Uferstaaten, deren Souveränetät dadurch beschränkt werden soll.

In dem *acte additionel* vom 28. Mai 1881 beriefen sich die Mächte zur Klarstellung ihrer Rechte auch auf Privilegien und Prärogativen, d. h. auf diejenigen Ausnahmerechte, welche mit Rücksicht auf allgemeine europäische Interessen durch die Hohe Pforte im Jahre 1856 eingeräumt worden sind.

Dass ein Privilegium Oesterreichs in rumänischen Gewässern wegen besonderer österreichischer Interessen ohne Zustimmung Rumäniens durch Conferenzen nicht verliehen werden könnte, ist selbstverständlich.

Siebente Frage.

Sind die drei verschiedenen, nebeneinander gestellten, durch den Londoner Vertrag vom 10. März 1883 für die Donaumündungen stipulirten Schiffahrtsordnungen

nicht im Widerspruch mit den vom Wiener Congress festgesetzten Principien und bedeuten dieselben nicht eine Rückkehr zu den alten Zuständen, wo die Flussschiffahrt, je nach der Lage und der Macht der Uferstaaten, einer verschiedenen Behandlungsweise unterworfen war?

Durch den Londoner Vertrag soll das in dem *Acte Public* vom 2. November 1865 und in dem *Acte additionel* vom 28. Mai 1881 geschaffene Ueberwachungsrecht der europäischen Commission und die Gesammtheit der von ihr ausgegangenen Reglements von der Mündungsstrecke der mittleren und südlichen Arme bis Braila aufwärts ausgedehnt werden (Art. 2). Man könnte diese eigenthümliche Schöpfung der neueren Zeit als exemten, provisorischen und internationalen Flusswasserstaat innerhalb eines fremden Landgebietes bezeichnen.

Von diesem exemten Flusswasserstaat, dessen Competenz sich nach dem Pariser Traktat auf sämmtliche Donaumündungen erstreckte, sind durch den Londoner Vertrag wiederum zwei Exemtionen geschaffen worden:

1) Diejenigen Theile der nördlichen Kilia-Mündung, deren Ufer einem und demselben Staate gehören, werden der Ueberwachung durch die europäische Commission entzogen. Und 2) soll auf demjenigen Theile der Kilia-Mündung, der zwischen rumänischem und

russischem Landgebiet fliesst, das materiell einheitliche Recht der europäischen Commission, aber unter Ueberwachung der russischen und rumänischen Delegirten eben dieser Commission angewendet werden.

Somit ist man gerade an den Donaumündungen durch die auf dem Berliner Congress bereits eingeleitete Abwendung von den Grundsätzen des älteren Flussschiffahrtsrechts zu einem Zustande der Dinge gedrängt, der als ausserhalb jeder Rechtsregel liegend erscheint: A. Internationales Special-Flussschiffahrtsrecht der Sulina-Mündung und der Hauptstrecke bis Braila, B. Nationales Uferrecht an gewissen Stücken des Kilia-Armes, und C. ein Gemisch von internationalem Ausnahmerecht und nationalem Uferrecht an einem anderen Stücke desselben Armes.

Nimmt man dazu das oberhalb der Mündungen, von Braila aufwärts zu rechnende Gebiet, so erhalten wir ausser diesen drei verschiedenen Gestaltungen noch folgende Schiffahrtsordnungen:

D. Das Schiffahrtsrecht der drei höchst gelegenen Uferstaaten, Württemberg, Bayern und Oesterreich-Ungarn in Gemässheit der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857, welches, da es der allgemein internationalen Sanction durch Aktnahme entbehrt, auf Grund gemeinsamen Einverständnisses der drei betheiligten Staaten abgeändert werden könnte, wobei es rechtlich zweifelhaft bleibt, ob die Pforte als ehemaliger Mitcontrahent ihre Zustimmung noch heute zu geben haben würde;

E. das Specialschiffahrtsrecht zwischen Oesterreich und Serbien, in Gemässheit des österreichisch-serbischen Schiffahrtsvertrages vom 22./10. Februar 1882, wobei es rechtlich zweifelhaft bleibt, wie weit durch Specialverträge unter den Uferstaaten innerhalb der einheitlich vom Pariser Congress vorgesehenen permanenten Donauordnung stipulirt werden kann;

F. das rumänische Uferrecht an demjenigen Theile des Donauufers, der vom Eisernen Thore aufwärts bis an die ungarische Gränze gelegen ist und in den Stipulationen der Donauschiffahrtsakte vom 7. November inbegriffen war;

G. das serbische Uferrecht zwischen dem Eisernen Thore aufwärts, so weit als ungarisches Gebiet nicht an die Donau grenzt, die Mittellinie des Flusslaufes vielmehr die Grenze zwischen Serbien und Rumänien bildet;

H. das Specialschiffahrtsrecht auf der Strecke vom Eisernen Thore abwärts bis nach Galatz (oder Braila), welches seiner definitiven Ordnung in Gemässheit des Art. 55 des Berliner Traktats noch harrt.

Das Princip der Wiener, durch den Pariser Congress näher declarirten, Congressakte war, wie wir zeigten: 1) Gleichberechtigung aller Nationen auf internationalen Strömen; 2) Gemeinschaftsrecht der Uferstaaten bei der Vereinbarung einheitlicher Flussschiffahrtsnormen nach dem Grundsatze des *commun accord;* 3) Selbständigkeitsrecht der Uferstaaten

in dem Vollzuge der gemeinsamen Schiffahrtsnormen; 4) Einheitlichkeit der Flussschiffahrtsnormen für den gesammten schiffbaren Stromlauf bis ins Meer.

Der praktisch vollkommenste Ausdruck dieser Principien ist die revidirte Rheinschiffahrtsakte vom 17. October 1868 [1]). Von geringeren und unbedeutenderen Abweichungen abgesehen, entsprechen auch die übrigen internationalen Flüsse den Anforderungen des Völkerrechts.

Wie weit dagegen die Ordnung der Donauschiffahrt im Verlauf der letzten fünfundzwanzig Jahre von den Principien des Wiener Congresses abgedrängt wurde, ergiebt sich aus den Thatsachen der letzten Zeiten von selbst.

Alle Principien des Wiener Congresses sind in der bisherigen Regulirung der Donau verletzt.

Statt der Einheitlichkeit auf dem ganzen Stromlauf grundsätzliche Verschiedenheiten sogar an der Mündungsstrecke und ein halbes Dutzend verschiedener Schiffahrtsordnungen am mittleren und oberen Stromlauf.

---

[1]) Die Rev. Rheinschiffahrtsakte kennt zwar Majoritätsbeschlüsse, aber dieselben haben keine verbindliche Kraft, wenn die Uferstaaten sie nicht annehmen wollen. Die Appellationsinstanz ist für die streitenden Parteien eine elective neben den Landgerichten. Diese *Jurisdiction in appellatorio* wird theoretisch von holländischen Juristen bekämpft. S. Asser, *over de nieuwe Rynvaartconventie*, 1869. — Godefroi, *les tribunaux de la navigation du Rhin (Revue de droit intern. I, 494).*

Statt der dem allgemeinen Völkerrecht entsprechenden Permanenz des materiellen Rechts, die Wiederholung und Verlängerung provisorischer Flussschiffahrtsordnungen im Zusammenhang mit der europäischen Commission.

Statt des Gemeinschaftsrechtes der Uferstaaten eine fortwährend erneuerte und geographisch von Isaktscha bis Braila vordringende Einschiebung eines exemten internationalen Flusswasserstaates, in welchem nichtuferstaatliche Delegirte die Mehrzahl haben.

Statt des Selbständigkeitsrechts der Uferstaaten ihre theilweis durchgeführte Depossedirung oder der Versuch, durch eine gemischte Commission den noch im Jahre 1868 für den Rhein festgesetzten Massstab der Beaufsichtigung zum Nachtheil der Uferstaaten zu verändern.

Statt der eine Gleichberechtigung in sich tragenden Gegenseitigkeit der Uferstaaten die Verleihung von Privilegien an Nichtuferstaaten aus dem Gesichtspunkte territorialer Präponderanz.

Der gegenwärtige Zustand der Donau ist daher, wenn auch nicht thatsächlich und wirthschaftlich, doch juristisch genommen, dem alten Zustande vor dem Ausbruch der französischen Revolution ähnlicher, als dem Rechtszustande, welcher sich in der Zwischenzeit von 1815 bis zum Jahre 1856 entwickelt hatte.

Achte Frage.

Hat Rumänien in Gemässheit seiner dreifachen Stellung als Uferstaat, als gleichberechtigtes Mitglied der europäischen Commission und als Mitunterzeichner der Additionalakte zu dem *Acte public* vom Jahre 1881 das Recht, an allen die Donauschiffahrt betreffenden Conferenzen zum Zwecke der Berathung und Beschlussfassung Theil zu nehmen?

Das Recht der ehemaligen, nicht souveränen Donaufürstenthümer an den Berathungen der Donauschiffahrtsakte im Jahre 1857 Theil zu nehmen, und dieselbe mit zu unterzeichnen, ist nicht einmal von der suzeränen Gewalt bestritten worden, kann daher auch gegenwärtig dem souverän gewordenen Rumänien gegenüber der Londoner Conferenz in keiner Weise abgesprochen werden. Meines Wissens ist wenigstens die Mitberathung auch nirgends bestritten worden. Im Sinne obiger Frage muss daher Beschlussfassung und Berathung als ein untrennbar auf Conferenzen zum Ausdruck gelangendes Recht genommen werden.

Gehen wir zunächst von der gleichsam ständigen Conferenz aus, als welche die europäische Commission zu Galatz erscheint, so ist zweierlei völlig unstreitig: erstens, dass in allen Fragen, die nicht als

laufende Geschäftsordnungsfragen erscheinen und abgesehen von den bestimmt bezeichneten Fällen, in denen Majoritätsbeschlüsse als zulässig und bindend im Voraus bestimmt werden, der Grundsatz der Einstimmigkeit überall festgehalten wurde[1]). Zweitens, dass Rumäniens Delegirter als völlig gleichberechtigtes Mitglied der europäischen Commission neben den Delegirten anderer Mächte erscheint. Unabweisbar ist daher die nächste Consequenz dieser ersten Sätze: dass die europäische Commission für die mittlere Donaustrecke gegen den ausdrücklichen Widerspruch Rumäniens keinerlei dessen Uferrecht beschränkende Bestimmungen beschliessen konnte. Vor erreichter Einstimmigkeit in der Beschlussfassung durften der Londoner Conferenz keinerlei Schiffahrtsreglements unterbreitet werden.

Vom Standpunkte der diplomatischen Praxis konnte der Londoner Conferenz im Winter 1883 eine zwiefache Aufgabe von den Grossmächten gestellt werden.

Sie konnte entweder bestimmt sein, in gleicher Weise wie die Pariser Conferenz vom Jahre 1858, von dem einstimmig zu beschliessenden Elaborat der europäischen Commission einfach Akt zu nehmen, um dieses Elaborat dann unverändert in einen Collektivvertrag der Mächte zu verwandeln oder unter europäische Garantie zu nehmen. Wäre nur Aktnahme

---

[1]) Dies erkannte auch der österreichisch-ungarische Delegirte in der europäischen Commission an. S. Protokoll XVII vom 14. Juni 1881.

und Garantie bezüglich einer von sämmtlichen Uferstaaten (einschliesslich Rumäniens) genehmigten Flussschiffahrtsordnung beabsichtigt gewesen, so wäre die Zuziehung Rumäniens zur Conferenz der Mächte *(par raisons de haute convenance et de courtoisie)* zwar angemessen, aber doch nicht unumgänglich nothwendig gewesen.

Oder man beabsichtigte bei der Berufung der Londoner Conferenz in eine materielle Discussion der Flussschiffahrtsreglements mit dem Vorbehalt etwaiger Abänderungen einzutreten. Dass in diesem zweiten Fall die mit Zustimmung Rumäniens von der europäischen Commission getroffenen Vereinbarungen ohne dessen Mitbeschliessung von einer nachfolgenden Conferenz der Mächte ohne Rumänien nicht verändert werden konnten, liegt auf der Hand, weil eben Rumänien in der europäischen Commission nicht blos berathende, sondern auch beschliessende Stimme besass.

Wollte man sich aber auch die Vorbeschliessung oder die Vorberathung des Flussschiffahrtsreglements durch die europäische Commission als einen zwar formell durch den Berliner Traktat vorgezeichneten, aber sachlich untergeordneten Zwischenakt zwischen dem Berliner Traktat und der Londoner Conferenz vorstellen, so blieben immer noch andere unwiderlegliche Gründe, aus denen die rechtliche Nothwendigkeit zu folgern war, Rumänien als gleichberechtigtes Mitglied zu allen die Donauschiffahrt betreffenden Conferenzen zuzuziehen.

Erstens gehört Rumänien zu den Signatarmächten

des *acte additionel* vom 28. Mai 1881. Hatte es das Recht der Mitbeschliessung in Hinsicht des europäischen Ausnahmezustandes, der sich auf die exemte, durch den Pariser und Berliner Traktat geschaffene Institution stützt, so kann es, wo seine bisher intact gebliebenen Uferrechte einen Verhandlungsgegenstand abgeben, nicht deswegen geringere Rechte haben, weil kein Traktat über die einzuführenden Beschränkungen dieser Uferstaatshoheit irgend etwas gesagt hatte.

Hätte der Berliner Congress die Gleichberechtigung Rumäniens in Beziehung auf die Beschlussfassungen in Sachen des an der Donaumündung geltenden Ausnahmerechts bewilligen und andrerseits Rumäniens Rechte in Beziehung auf seine eigenen Uferangelegenheiten verringern wollen, so hätte ein so widersprechendes Verhältniss nur auf einem einzigen Wege, nämlich dadurch erreicht werden können, dass man die Anerkennung Rumäniens als eines souveränen Staates von der Vorbedingung seiner Unterwerfung unter zukünftig zu beschliessende Beschränkungen seines Uferrechts schon auf dem Berliner Congress abhängig machen musste.

Allen Grundsätzen, nicht nur des positiven Völkerrechts, sondern auch der Völkermoral würde es zuwiderlaufen, wenn von irgend einer Macht daran gedacht worden wäre, das Mitbeschliessungsrecht Rumäniens, das im Jahre 1878 für die europäische Commission durch den Berliner Traktat anerkannt worden war, auf einer Londoner Conferenz im Jahre 1883 deswegen zu verleugnen, weil man gesonnen war, die dem Elaborat der

europäischen Commission fehlende Einstimmigkeit, durch eine formale Einstimmigkeit der Conferenzmächte unter Ausschliessung Rumäniens zu ersetzen.

Der Satz: *Obligatio tertio non contrahitur* gehört zu den Fundamentalsätzen jeder, nicht blos der internationalen Rechtsordnung. Der souveräne Staat braucht von Niemand, auch nicht von Congressen oder Conferenzen Zwangsvorschriften anzunehmen [1]).

Die Londoner Conferenz konnte somit einen nach dem Berliner Traktat souverän gewordenen Staat wider dessen Willen durch ihre Beschlussfassungen nicht binden. Kann ein auf einer Conferenz vertretener Staat durch Majoritätsbeschlüsse wider seinen Willen zu nichts verpflichtet werden, so kann ein auf der Conferenz nicht vertretener Staat als Abwesender noch viel weniger durch einstimmige Beschlüsse Anderer verpflichtet werden.

Wäre es anders, so hätte man ein Mittel entdeckt, ein Princip des Völkerrechts zu negiren und jeden minder mächtigen Staat im Falle seines Widerstrebens von einer Conferenz der Gegeninteressenten auszuschliessen, um ihn durch sog. einstimmige Beschlussfassungen zur Nachgiebigkeit zu nöthigen.

Somit ergiebt sich:

1. Rumänien darf von einer die Donauschiffahrt be-

---

[1]) Calvo, *le droit internat. (3. éd.) I, pag. 132* drückt dies so aus: *Les lois internationales ont encore un autre caractère, c'est qu'à la différence des lois civiles elles ne peuvent être sanctionnées par une autorité supérieure aux relations, auxquelles elles doivent s'appliquer.*

handelnden Conferenz in keiner Weise ausgeschlossen werden.

2. Seine Mitbeschliessung und Zustimmung ist zu allen denjenigen Stipulationen erforderlich, welche seine Rechte als Uferstaat berühren.
3. Sein Recht der Antheilnahme und Mitbeschliessung folgt, soweit es sich a) um uferstaatliche Rechte handelt, sowohl aus dem Princip der Souveränetät als aus den Bestimmungen des Pariser Traktats; soweit es sich b) um europäische Schiffahrtsrechte handelt, direkt aus dem Berliner Traktat und aus der Mitgliedschaft in der europäischen Commission, endlich aus der Unterzeichnung des *acte additionel* vom 28. Mai 1881; soweit es sich c) um die mittlere Stromstrecke handelt, aus dem Zusammenhange sämmtlicher, vorbezeichneter Verträge und den unbestrittenen Grundsätzen der staatlichen Souveränetät.

Dieses Recht zur Antheilnahme an einer Conferenz kann solchen Staaten, deren Interessen zum Gegenstande der Verhandlung gemacht werden sollen, auch dadurch nicht verkümmert werden, dass auf derselben Conferenz gleichzeitig andere Angelegenheiten zur Sprache kommen sollen, bei denen jene als unbetheiligt erscheinen. Während jeder Staat in eigener Sache nothwendig stimmberechtigt ist, könnten kleinere Staaten nicht beanspruchen, zu solchen Conferenzen der Grossmächte zugezogen zu werden, in denen ihre eigenen Rechte und Pflichten ausser Betracht bleiben.

Sämmtliche Mächte, wie sämmtliche Völkerrechtslehrer ohne Ausnahme haben bisher anerkannt, dass unter zwei oder mehreren Staaten abgeschlossene Verträge andere unbetheiligte Staaten weder berechtigen noch verpflichten.

Preussen und Oesterreich hielten daran fest, dass der Art. V des Prager Friedens Dänemark selbst nicht berechtige, die Retrocession von Nordschleswig zu verlangen.

Italien erklärte, dass der mit dem Bey von Tunis geschlossene Bardovertrag seine Rechte in keiner Weise zu modifiziren vermöge. Das Grundprincip des Berliner Traktates, das auch in Hinsicht Rumäniens nicht bei Seite geschoben werden darf, beruht gerade auf dem Satze, dass der Friede von San. Stefano, als Vereinbarung zweier Mächte nicht geeignet war, die Rechte und Pflichten der übrigen europäischen Mächte ohne deren Zustimmung in irgend einer Weise zu modifiziren.

Aber nicht nur aus dem Grundsatze *obligatio tertio non contrahitur* würde die Nothwendigkeit einer Betheiligung Rumäniens an allen seine Flussufer betreffenden Stipulationen zu folgern sein. Auch als Rechtsnachfolger der Türkei kann Rumänien keine geringeren Mitbeschliessungsrechte bezüglich der eigenen Uferordnung haben, als der Türkei 1857 in der Donauschifffahrtsakte in Beziehung auf die entlegenen Ufer des oberen Donaulaufes unbestritten zuerkannt worden sind.

Die Berechtigung dieser Succession Rumäniens ergiebt sich auf das Klarste, wenn man daran erinnert,

dass sogar demjenigen Landestheil, der keine Souveränetät erlangt, sondern als Ufergebiet aus dem Verbande mit einem solchen Staate ausscheidet, der die Qualität als Uferstaat eines conventionellen Flusses besass, sein Mitwirkungsrecht nach dem Princip der Gleichberechtigung gewahrt wird.

Dieser Fall ereignete sich, als ein Vertreter für Elsass-Lothringen, an Stelle Frankreichs, in die Centralcommission für die Rheinschiffahrt am 21. August 1871 eintrat. Diese uferstaatliche Gleichberechtigung, die für ein nicht souveränes Gebiet, wie Elsass-Lothringen als blosses Uferland, in Hinsicht einer bereits bestehenden Uferstaatencommission zugestanden wurde, ergiebt sich *iure successionis* als selbstverständlich auch für einen souveränen Staat in Hinsicht einer ohne seine Zustimmung überhaupt nicht zu bildenden Commission [1]).

Neunte Frage.

Haben die sieben europäischen Mächte, obgleich die als Additionalakte bezeichnete Convention vom 28. Mai 1881 von keinem Unterzeichner derselben gekündigt worden ist, das Recht, unter Ausschluss Rumäniens Aenderungen an dieser Convention vorzunehmen, wie sie im

[1]) Vergl. Protokoll No. 1 der ordentlichen Sitzung der Centralcommission für die Rheinschiffahrt. 1871.

Londoner Vertrag vom 10. März 1883 stattgefunden haben, und zwar im besonderen: Die Einschränkung oder Ausdehnung der Befugnisse und der Jurisdiction der europäischen Commission.

Aus denselben Erwägungen, welche zur Beantwortung der achten Frage leiteten, ergiebt sich auch die Verneinung dieser letzten Frage.

Der Berliner Traktat erstreckte die exemte Stellung der europäischen Commission über Isaktscha hinein bis nach Galatz. Auf dieser Basis ward der *acte additionel* vom 28. Mai 1881 abgeschlossen und von Rumänien mit unterzeichnet. Im Eingange dieses Staatsvertrages wird der Oberst Pencovici als ordnungsmässig Bevollmächtigter Sr. Majestät des Königs von Rumänien ausdrücklich anerkannt und neben den Bevollmächtigten anderer Mächte in alphabetischer Reihenfolge als Mitcontrahent aufgeführt. Daraus folgt, dass gegen den Willen Rumäniens das in diesem *acte additionel* enthaltene Vertragsrecht nicht geändert werden kann. Ebenso wie zur Entstehung eines vertragsmässigen Forderungsrechtes die Einwilligung aller Betheiligten erforderlich ist, muss auch zur Modification und Abänderung eines bestehenden Vertrages die Zustimmung sämmtlicher Contrahenten nothwendig verlangt werden: Ein Rechtsgrundsatz, der bisher nirgends bestritten wurde.

Dieser Grundsatz ist auch in Beziehung auf das Aufsichtsreglement (Art. 96 bis 108) in der Londoner

Conferenz von den Mächten ausdrücklich anerkannt, ebenso in Beziehung auf die minder wichtigen Artikel des Flussschiffahrts- und Strompolizeireglements (mit Ausnahme der den interessirten Mächten vorbehaltenen Art. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10) indirekt gewahrt worden. Denn auch diese mehr nebensächlichen Vorschriften sollen nur unter Zustimmung der europäischen Commission, also auch Rumäniens, abgeändert werden können [1]).

Wenn die Mächte glauben sollten, von einem durch Rumänien unterzeichneten Vertrag durch Mehrheitsbeschluss abgehen zu können, so würden sie sich in der Sache selbst genau dasselbe gestatten, was von ihnen an Russland gerügt wurde, als dieses einseitig die Neutralität des Schwarzen Meeres aufgekündigt hatte.

Sie würden vergessen, dass auf Betreiben von Lord Granville ein Protokoll *ad hoc* diesen völlig selbstverständlichen Grundsatz sanctionirte: eine Thatsache, die im XIX. Jahrhundert so auffallend erscheint, dass Sir Robert Phillimore sie mit einem Ausrufungszeichen registrirt [2]).

---

[1]) S. Art. 108 des *Annexe* zum Londoner Vertrag vom 10. März 1883.

[2]) Sir R. Phillimore, *Commentaries II, p. 77 (3. ed.)*. Lord Granville sagte damals als Präsident der Conferenz:

„*This unanimity furnishes the striking proof, that the Powers recognize, that this is an essential principle of the law of Nations, that none of them can liberate itself from the engagement of a Treaty, nor modify the stipulations thereof, unless with the consent, of the contracting parties by means of an amicable understanding.*

III.

Schlussergebnisse der Prüfung.

1. Historische Präcedenzfälle und Analogien.

Das Ergebniss unserer historischen Darstellung ist dieses:

Rumänien hat alle auf das Wiener Congressrecht fussenden Präcedenzfälle für sich, wenn es gegenüber dritten Staaten das Recht behauptet, die Ausführung der Schiffahrtsreglements an seinen eigenen Ufern und auf den dazu gehörigen Gewässern in seine territoriale Competenz zu beziehen.

Nehmen wir einen Augenblick an, dass Rumänien sich unrechtmässig gegen den Willen der Mächte auflehnt, so könnte das Verhalten der Signatarmächte gegen Rumänien keiner andern Analogie folgen als dem Verhalten, das auf der Pariser Conferenz 1858 gegen Oesterreich befolgt wurde. Aber es besteht der Unterschied, dass Oesterreich nach Ansicht der meisten Signatarmächte den ausdrücklichen, von ihm selbst mit unterzeichneten Declarationen des Pariser Traktats zuwidergehandelt hatte, während andrerseits Rumänien den ihm ausdrücklich durch den Berliner Traktat

im Jahre 1878 auferlegten Verpflichtungen insoweit genügt hat, als es sich um Feststellung der materiellen Normen der Schiffahrtsreglements und Flusspolizeiordnung handelt.

Der Widerspruch, in welchem sich Rumänien bis jetzt gegenüber den Signatarmächten des Berliner Congresses befindet, ist geringer und sachlich unbedeutender, als der Widerspruch, in den sich Oesterreich gegen die Grundprincipien der am Pariser Congress beschlossenen Flussschiffahrtsrechte gesetzt hatte.

Ebensowenig, wie die Pariser Signatarmächte berechtigt gewesen sein würden, die Zustimmung nicht in Paris vertreten gewesener Staaten, wie Bayern und Württemberg, zu erzwingen, waren die Berliner Signatarmächte befugt, einem neu constituirten, unabhängigen Staate Verpflichtungen aufzunöthigen, die im Wortlaute des Berliner Traktats nicht bereits vor der erfolgten Constituirung Rumäniens als eines unabhängigen Staates in das europäische Vertragsrecht eingezeichnet waren.

Dass eine streitige Auslegung des Berliner Traktats, wenn sie vorläge, durch die Londoner Conferenz vom Jahre 1883 *in contumaciam* gegen einen nicht vertretenen souveränen Staat unmöglich im Wege authentischer Declaration erfolgen kann und im Wege einer Auslegungsprocedur eine Beschränkung der allgemein allen unabhängigen Staaten bisher stets zuerkannt gewesenen Souveränetätsrechte in specieller Beziehung zu Rumänien nicht decretirt werden darf, ergiebt gleichfalls

das gegenüber Oesterreich auf der Pariser Conferenz innegehaltene Verfahren, insofern man davon Abstand nahm, eine nach allgemeiner Ansicht unhaltbare, von Oesterreich zu seinem Vortheil versuchte Auslegung der Pariser Flussschiffahrtsbestimmungen durch authentische Declaration der Majorität zu beseitigen.

Es ist ein augenscheinlicher Irrthum, zu sagen, dass das Beschliessungsrecht des Berliner Congresses in Bezug auf die Donauschiffahrt und die Rechte der Uferstaaten, gegenständlich genommen, identisch sei mit dem Beschliessungsrecht der Londoner Conferenz vom Jahre 1883. Von dem Augenblick an, wo Rumänien eine mitbeschliessende Stimme als souveräner Staat in der europäischen Donaucommission eingeräumt erhielt, kann auch ausserhalb dieser Commission, die als politische und sachverständige Vertretung der Mächte und der Uferstaaten erscheint, von einer Conferenz, die lediglich als politische Vertretung der Mächte aufzufassen ist, über die Rechte Rumäniens nicht verfügt werden. Die Anerkennung eines souveränen Staates ist weder im Ganzen noch theilweise revocabel.

Ebenso ist gezeigt worden, dass der gelegentlich berührte Präcedenzfall der Schelde nicht durch Machtspruch der Mächte, sondern gerade dadurch gekennzeichnet ist, dass die beiden betheiligten Uferstaaten 1839 eine gemeinsame Ueberwachung der Schelde stipulirten.

Jeder Versuch, über diese hinreichend klaren Präcedenzfälle hinauszugehen, würde vom Standpunkt des

geltenden Völkerrechts nur als eine Intervention in die Berechtigung eines souveränen Uferstaates, als Verletzung der allgemeinen, auch nach dem Berliner Traktat fortdauernden, Grundsätze des Flussschiffahrtsrechtes gedeutet werden müssen.

Schon der Name der zur Ueberwachung der Stromstrecke vom Eisernen Thor abwärts geplanten Commission lässt die Deutung eines die Interventionsbefugnisse andeutenden Unternehmens vom Standpunkte Rumäniens zu.

Die *Commission mixte*, deren Natur, Beruf und Name vom Berliner Congress in keiner Weise vorhergesehen war, erscheint als ein, unabhängig von rechtlich nothwendigen Consequenzen, geschaffenes Novum, welches nicht ohne Grund auch als *Commission d'immixtion* hätte titulirt werden können [1]).

Die Rechtmässigkeit der gemischten Commission, die nur bei nachträglich hinzutretender Zustimmung Rumäniens behauptet werden könnte, darf, wie der englische Delegirte in der europäischen Commission ausdrücklich anerkannte, aus Art. LV des Berliner Traktats nicht gefolgert werden. Aber welcher entferntere Rechtstitel bliebe noch übrig, wenn in dem Wortlaut des Berliner Traktats keinerlei Anknüpfungspunkt zu

---

[1]) Ueber die Unannehmlichkeiten einer solchen *immixtion* für die Uferstaaten s. die Depesche des Grafen Beust oben S. 40.

entdecken ist? Mit weit grösserem Rechte, als an der unteren Donau hätte Oesterreich seine Mitgliedschaft in der Rheinschiffahrtscommission ehemals verlangen können, denn es hatte in der Bundesfestung Mainz ein Besatzungsrecht. Soll man darauf zurückgreifen, dass die Schiffahrtsreglements auf der Strecke vom Eisernen Thor abwärts mit denjenigen der Donaumündungen in Einklang zu setzen sind? Aber an den Donaumündungen kennt man keine gemischte Commission. Wenn Rumänien offenbar in seiner Eigenschaft als Uferstaat ersten Ranges, nicht als politische Macht Aufnahme in die europäische Donaucommission nach dem Princip der Gleichberechtigung seiner Stimme neben den in der Commission repräsentirten Grossmächten gefunden hat, und wenn hier die Stimmeneinhelligkeit für alle „*questions de fond*" unbestrittenes Erforderniss gültiger Beschlussfassung war, so kann bei der wichtigsten *question de fond*, d. h. bei einer obersten Principienfrage des Rechts, als welche die Bildung einer gemischten Commission erscheint, ausserhalb dieser Commission das Zustimmungsrecht Rumäniens kein geringeres sein. Wäre dies der Fall, so brauchte man in Zukunft bei einer unbequemen Weigerung Rumäniens, der Majorität in der europäischen Commission zuzustimmen, diese Commission, hinterher unter Ausschliessung Rumäniens, nur in eine europäische Conferenz nach dem Muster der letzten Londoner Conferenz umzuwandeln, um den Grundsatz der Einstimmigkeit zu umgehen.

Kann die Einrichtung einer *Commission mixte* aus

dem Wortlaut des Berliner Traktates nicht abgeleitet werden, so wäre nur noch zu fragen, ob irgend eine andere Rechtsbasis aus dem Zusammenhange der völkerrechtlichen Normen construirt werden könnte?

Man könnte versuchen zu sagen: dass das territoriale Recht Rumäniens für den Fall der Unvereinbarkeit dem europäischen Recht der Flussschiffahrtsfreiheit zu weichen habe. Um eine solche Behauptung zu wagen, hätte man vorher zu beweisen, dass das natürliche Interesse Rumäniens dem Flussverkehr auf der Donau feindlich gegenüberstände.

Wäre ein derartiger Beweis zu führen, so würde daraus jedoch nur zu folgern sein, dass das Organ der europäischen Schiffahrtsinteressen, d. h. die europäische Commission, zu wirksamer Beaufsichtigung der Uferstaaten zu berufen sei. Dagegen wäre es offenbar völlig ungerechtfertigt, einen anderen, an der zu überwachenden Flussstrecke nicht betheiligten, Staat als ein geeignetes Aufsichtsorgan deswegen zu berufen, weil eben dieser die Gleichberechtigung der europäischen Schiffahrt an der ihm zugehörigen Uferstrecke eines internationalen Flusses seit 1856 bestritten hat und im vorliegenden Falle Specialinteressen von besonderem Gewichte für sich geltend macht.

2. Die letzten Principien des internationalen Flussschiffahrtsrechts.

Man kann über die letzten Grundlagen des internationalen Flussschiffahrtsrechtes verschiedener Ansicht sein.

Es ist möglich, dass man, mit Bluntschli und Anderen übereinstimmend, auch die nationalen Ströme dem Weltverkehre aller Staaten eröffnet und gleich den Donaumündungen im Interesse des Weltfriedens auch die Eingänge der Newa oder der Weichsel zu entfestigen vorschlägt.

Es ist ebenso denkbar, dass man den nationalen Cultus in umgekehrter Richtung so weit treibt, dass man jede Stromstrecke, wie es vor der französischen Revolution allgemein der Fall war, dem betreffenden Uferstaate zur beliebigen und ausschliesslichen Verfügung überlässt.

Ebenso wäre es auch heute allenfalls zu rechtfertigen, wenn man ein Gemeinschaftsverhältniss oder einen Verband unter sämmtlichen Uferstaaten unter Ausschliessung der Nichtuferstaaten befürwortet und die Elbschiffahrtsakte als Normalrecht der europäischen Ströme betrachtet.

In jeder dieser drei Grundansichten liegt irgend ein juristischer Gedanke von grösserem oder geringerem Werthe ausgeprägt.

Als rechtlich in jedem Betrachte unhaltbar erscheint hingegen der Versuch, einem einzelnen Staate ausserhalb seines territorialen Bereiches mit Rücksicht auf seine Grösse oder die Bedeutung seiner Interessen ein Privilegium der Mitherrschaft in dem Flussgebiete einer anderen Macht einzuräumen, die sich weigert, andere Principien anzuerkennen ausser denjenigen der allgemeinen europäischen Verkehrsfreiheit oder

denjenigen der Gleichberechtigung sämmtlicher Uferstaaten in ihrem wechselseitigen Verhältnisse.

Das Völkerrecht kennt keine Privilegien, welche durch die Grossmächte einem Staate in seinem Verhältnisse zu einem anderen Staate verliehen werden könnten. Auch die Londoner Conferenz kann in Flussschiffahrtssachen keine Privilegien der Mitbeaufsichtigung an einen Nichtuferstaat verleihen. Die gemischte Commission, wie sie aus den Berathungen der europäischen Commission gegen den Widerspruch Rumäniens hervorging, erscheint, vom völkerrechtlichen Standpunkte aus gewürdigt, als eine unzulässige Vermischung der den Uferstaaten auf der Strecke vom Eisernen Thor bis nach Galatz gebührenden, durch die Wiener Congressakte näher definirten Rechte, mit einem bisher nirgends vorgekommenen Privilegium eines Nichtuferstaates.

Die Paragraphen der grossen europäischen Traktate seit dem Jahre 1815 sprechen, wie mir scheint, zu Gunsten des schwächeren Theiles, der nicht nur seine eigene Souveränetät gegen die Gefahren der Einmischung, sondern auch das Gesammtinteresse der allgemeinen Rechtsordnung aufrecht zu erhalten sucht.

Wenn es sich auf Seiten Rumäniens nicht um Rechte der Selbständigkeit, sondern nur um politische Interessen handelte, die denjenigen Oesterreichs entgegenständen, so würde immer daran zu erinnern sein, dass noch nirgends ein Versuch gemacht wurde, einen Anspruch Oesterreichs aus der Gesammtlage der europäischen Verhältnisse herzuleiten. Stehen sich Interessen

souveräner Staaten gegenüber, so gilt für beide Theile der gleiche Satz, den der Vertreter Englands in der europäischen Commission dahin formulirt hat:

Il n'est pas d'usage pour un pays de renoncer volontairement à des avantages importants et légitimes sans aucune garantie pour la sauvegarde de ses intérêts.

Der letzte rechtliche Entscheidungsgrund in einem solchen Interessenconflicte zwischen benachbarten Uferstaaten könnte alsdann nur in dieser Erwägung gefunden werden, dass Rumänien für sich dasjenige Interesse der Unabhängigkeit zu behaupten sucht, das nach allen europäischen Stromordnungen den Uferstaaten gewährleistet wurde, während die Mitgliedschaft eines Nichtuferstaates in der gemischten Donaucommission ein Interesse darstellt, welches bisher nirgends durch thatsächliche Störung gefährdet und nirgends als mitherrschaftsberechtigt in fremden Staatsgebieten anerkannt war.

7. Interessen und Rechte.

Wenn Bluntschli den Satz ausspricht: „Die Freiheiten der Schiffbarkeit können niemals zum Nachtheile einzelner Staaten beeinträchtigt und beschränkt werden", so gilt mit noch viel grösserem Rechte auch die Kehrseite: Das Recht eines einzelnen Nichtuferstaates kann nicht auf Kosten eines Uferstaates erweitert werden.

Rumänien kann sogar mit vollem Rechte an die von Oesterreich geschaffenen und hartnäckig vertheidig-

ten Grundsätze der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 appelliren. Wenn Bayern und Württemberg neben Oesterreich gleichberechtigt an dem oberen Stromlaufe dastehen, wie kann Oesterreich eine Vorberechtigung und ein Privilegium ohne Verleugnung aller Rechtscontinuität beanspruchen? Oder macht es in diesen Rechtsfragen einen Unterschied, dass die Donau an ihrem unteren Laufe etliche Fuss tiefer und breiter ist, als zwischen Regensburg und Wien?

Der Versuch, die gemischte Commission gegen den Widerspruch Rumäniens ins Werk zu setzen, wäre, wenn er ausführbar befunden werden könnte, kaum etwas Anderes, als ein völkerrechtswidriges Expropriationsverfahren gegen einen souveränen Staat, dessen Verletzung nicht ohne Rückwirkung bleiben könnte auf die Geltung aller derjenigen Grundsätze, welche nur deswegen nicht in die Paragraphen der Staatsverträge eingetragen wurden, weil sie die selbstverständlichen Fundamente der allgemeinen Staatsordnung darstellen.

Kein Paragraph irgend eines Traktats spricht es aus, dass Verträge der Staaten gehalten werden sollen, dass Gesandte nicht verletzt werden dürfen, dass von den Vereinbarungen der Mächte, die einstimmig zu Stande gebracht worden sind, der Einzelne nicht willkürlich abgehen darf. Zu diesen höchsten Grundsätzen, die regelmässig in Verträgen unausgesprochen bleiben, weil sie allgemein geglaubt werden und im Gewissen der Menschen wurzeln, gehört auch die unumstössliche Regel, dass kein souveräner Staat durch Beschluss-

fassungen anderer Staaten zur Uebernahme von Verpflichtungen angehalten werden kann, die nicht im Wesen der Völkerrechtsgemeinschaft selbst allgemein begründet sind.

Die Einstimmigkeit der europäischen Grossmächte kann an diesen Fundamentalsätzen nichts ändern, und vermag es nicht, natürliches Unrecht durch redactionelle Arbeit in ein Paragraphenrecht umzuwandeln. Mag auch Einstimmigkeit in der Beschlussfassung die Vermuthung gründlichster Erwägung des Beschlossenen für Andere nahelegen, so bleibt immerhin die Möglichkeit der Uebereilung und des Irrthums bestehen. Sind nicht trotz aller Einstimmigkeit englischer Geschwornen ungerechte Verurtheilungen unschuldig Angeklagter rechtsgeschichtlich beglaubigt?

Die Erinnerung an den Londoner Traktat, der einstimmig und unrechtmässig, aber erfolglos, über die Rechte der Elbherzogthümer verfügte, erscheint als wohlberechtigte Warnung an diejenigen, die es als weise erachten, den Interessen des jeweiligen Momentes und dem politischen Vortheil der Mächtigen die Selbständigkeitsrechte kleinerer Staaten aufzuopfern.

Der Londoner Vertrag vom 10. März 1883 bindet vorläufig nur die Mächte in ihrem wechselseitigen Verhalten zu der Ordnung der Donauschiffahrtsverhältnisse. Die Ratification vorausgesetzt, enthält er fertiges Recht, insofern er über die Kiliamündung Russland gegenüber ein Recht europäischer Controlle preisgiebt. In dieser Richtung kann Rumänien keine beschliessende

Stimme neben den Grossmächten beanspruchen. Unfertig dagegen bleibt der Londoner Vertrag, insofern er über die Uferrechte Rumäniens in einer Weise disponirt, die durch den Berliner Traktat nicht vorgesehen war und als eine rechtlich nothwendige Consequenz des 1878 beschlossenen Vertragsrechts nicht angesehen werden kann. Nur durch die Zustimmung Rumäniens kann der bisher an der unteren, nicht maritimen Donau bestandene Rechtszustand der Uferstaaten, soweit Rumänien in Betracht kommt, umgewandelt werden.

Es wäre fehlerhaft, wenn man sämmtliche Beziehungen der Nationen zu einander in eine juristische Formel kleiden, oder nach den Regeln juristischer Consequenz beurtheilen wollte. Noch bedenklicher aber wäre es, die seit siebenzig Jahren eingewurzelten Grundsätze des internationalen Flussschiffahrtsrechtes durch Einmischung rein politischer Gesichtspunkte zu verwirren.

Wenn von einem Ausnahmeverhältnisse irgend einer Art an der unteren Donau die Rede sein könnte, so würde anzuerkennen sein, dass in Rumäniens Stellung ausnahmsweise die drei natürlichen, anderwärts collidirenden Interessen der uferstaatlichen Souveränetät, der wirthschaftlich, nach dem Grundsatze der Gleichberechtigung aller zu entwickelnden, Binnenschiffahrt und der Pflege der überseeischen Beziehungen durchaus mit einander zusammenfallen.

Das Königliche Wort, welches in der Thronrede vom 15. November 1881 zu Bukarest gesprochen wurde:

„*Les destinées de la Roumanie ont toujours été et restent étroitement liées à la liberté du Danube*“ enthält den innersten Kern einer aus der Natur der Verhältnisse selbst abzuleitenden Wahrheit.

Vom geschichtlichen und wirthschaftlichen Standpunkt der Interessen ausgehend, hätte man wohl bezweifeln können, ob nach der Uebertragung der Donaumündungen an Rumänien eine dringende Nothwendigkeit vorlag, den exemten, in der europäischen Commission repräsentirten Flusswasserstaat bestehen zu lassen, dessen provisorische Schöpfung der Herstellung ehemals fehlender Schiffahrtsanstalten galt, aber kaum als nothwendige Schutzwehr der Verkehrsfreiheit angesehen werden kann. Denn die Thatsache, dass die Donaumündungen vor 1856 durch Versandung unzugänglich geworden waren, entstammte keinem anderen Grunde als der natürlichen Gleichgültigkeit einer ehemals über die Mündungen verfügenden Macht gegen die Handelsvortheile derjenigen Häfen, die in einem fremden Hinterlande gelegen waren, während die Vereinigung der grösseren sowohl an dem unteren Laufe der Donau als auch am Mündungsgebiete belegenen Handelsplätze in einer und derselben Staatsgemeinschaft die Identität aller heimischen handelspolitischen Interessen des Uferstaates und der überseeischen, europäischen Schiffahrt zum Ausdrucke bringt.

Besteht, wie ich glaube, diese Identität des rumänischen Uferrechts mit dem allgemeinen Interesse des europäischen Verkehrs, so kann man nicht sagen, dass

eine Nation, die ihr Flussgebiet nach dem Massstabe des bisher allgemein giltigen Völkerrechts und der Gleichberechtigung gegen die Verleihung von Gebietsprivilegien durch Majoritätsbeschlüsse anderer Staaten aufrecht zu erhalten sucht, Unbilliges erstrebt. Wer im Staatenverkehr von den Pflichten der Höflichkeit und Nachgiebigkeit im Interesse des Friedens spricht, betone diese Verpflichtung zu allererst gegenüber dem mächtigen Staat. Nach bekannter Analogie darf man behaupten: *puissance oblige.*

Gerade der mindermächtige Staat muss, so lange die Möglichkeit des Widerstandes nicht völlig verschwunden ist, darauf vertrauen, dass in der Geschichte der moralische Werth der Nationen nach der Charakterfestigkeit und Zähigkeit bemessen wird, womit dasjenige von ihnen vertheidigt wird, was sie als ihr gutes Recht nach gewissenhafter Prüfung erkannt haben.

Beilagen.

Anhang I.

1.

Die Wiener Kongressakte.

Art. 108.

Les puissances, dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires, qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

Art. 109.

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées, dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 110.

Le système, qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

Art. 111.

Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente

des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle général à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

Art. 112.

Les bureaux de perception, dont on reduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 113.

Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Art. 114.

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. 115.

Les douanes des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglémentaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette

pas d'entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 116.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déterminé par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités.

Art. 117.

Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Necker, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

2.

Congrès d'Aix-la-Chapelle.

Protocole de la Conférence du 15 novembre 1818.

Les ministres d'Autriche, de France, de la Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, à la suite de l'échange des ratifications de la Convention signée le 9 octobre, relativement à l'évacuation du territoire français par les troupes étrangères, et après s'être adressé de part et d'autre les notes ci-jointes en copie, seront réunis en Conférence pour prendre en considération les rapports qui, dans l'état actuel des choses, doivent s'établir entre la France et les Puissances consignataires du traité de paix du 20 novembre 1815, rapports qui, en assurant à la France la place qui lui appartient dans le système de l'Europe la lieront étroitement aux vues pacifiques et bienveillantes que partagent tous les Souverains, et consolideront ainsi la tranquillité générale.

Après avoir mûrement approfondi les principes conservateurs

des grands intérêts qui constituent l'ordre de choses rétabli en Europe, sous les auspices de la Providence divine, moyennant le traité de Paris du 30 Mai 1814, le recès de Vienne et le traité de paix de l'année 1814, les Cours signataires du présent acte ont unanimement reconnu et déclarent en conséquence:

1. Qu'elles sont fermement décidées à ne s'écarter ni dans leurs relations mutuelles, ni dans celles qui les lient aux autres États, du principe d'union intime qui a présidé jusqu'ici à leurs rapports et intérêts communs, union devenue plus forte et indissoluble par les liens de fraternité chrétienne que les Souverains ont formés entre eux;

2. Que cette union d'autant plus réelle et durable qu'elle ne tient à aucun intérêt isolé, à aucune combinaison momentanée, ne peut avoir pour objet que le maintien de la paix générale, fondée sur le respect religieux pour les engagements consignés dans les traités et pour la totalité des droits qui en dérivent:

3. Que la France, associée aux autres Puissances par la restauration du pouvoir monarchique, legitime et constitutionnelle s'engage à concourir désormais au maintien et à l'affermissement d'un système qui a donné la paix à l'Europe et qui seul peut en assurer la durée;

4. Que si, pour mieux atteindre le but ci-dessus énoncé, les Puissances qui ont concouru au présent acte, jugeaient nécessaire d'établir des réunions particulières, soit entre les Augustes souverains eux-mêmes, soit entre leurs ministres et plénipotentiaires respectifs, pour y traiter en commun de leurs propres intérêts, en tant qu'ils se rapportent à l'objet de leurs délibérations actuelles, l'époque et l'endroit de ces réunions seront, chaque fois, préalablement arrêtés au moyen de communications diplomatiques, *et que dans le cas où ces réunions auraient pour objet des affaires spécialement liées aux intérêts des autres États de l'Europe, elles n'auront lieu qu'à la suite d'une invitation formelle de la part de ces États que les dites affaires concerneraient et sous la réserve expresse de leur droit d'y participer directement ou par leurs plénipotentiaires.*

5. Que les résolutions consignées au présent acte seront portées à la connaissance de toutes les Cours européennes, par la déclaration ci-jointe, laquelle sera considérée comme sanctionnée par le Protocole et en faisant partie.

Fait quintuple et réciproquement échangé en original entre les Cabinets signataires.

Aix-là-Chapelle, le 15 Novembre 1818.

(signés:) *Richelieu, Metternich, Castlereagh, Wellington, Bernstorff, Nesselrode, Capo d'Istria, Hardenberg.*

3.

Articles du Traité de Paris du 30 Mars 1856.

Relatifs au Danube.

Art. 15.

L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs États, les Puissances contractantes stipulent entre elles, *qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures.* Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe, et la prennent sous leur garantie.

La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir, pour la sûreté des États séparés ou traversés par ce fleuve, seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle quel qu'il soit, à la libre navigation.

Art. 16.

Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent, *une commission* dans laquelle la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie seront chacune représentées par un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires, *depuis Isakcha pour*

dégager les embouchures du Danube[1]), ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie de fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches de Danube, des droits fixes, d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 17.

Une commission sera établie et se composera des délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Wurtemberg (un pour chacune des ces Puissances), auxquels se réuniront les commissaires des trois Principautés Danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette commission, qui sera permanente, 1° élaborera les réglements de navigation et de police fluviale; 2° fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4° veillera, après la dissolution de la Commission européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

Art. 18.

Il est entendu que la Commission européenne aura rempli sa tâche, et que la commission riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent, sous les Nos. 1 et 2, dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en Conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission européenne; et dès-lors, la commission riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission européenne aura été investie jusqu'alors.

---

1) Voir ci-après à leur date, l'acte public du 2 novembre 1865, et le protocole du 28 mars 1866.

Art. 19.

Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner en tout temps deux bâtiments légers aux embouchures du Danube.

4.

Acte de navigation du Danube.

Signé le 7 novembre 1857.

Le traité de Paris du 30 mars 1856, ayant arrêté que les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne, en matière de navigation fluviale, fussent également appliqués au Danube, et stipulé qu'une commission, composée des délégués des Puissances riveraines: l'Autriche, la Bavière, la Turquie et le Wurtemberg, auxquels se réuniraient les commissaires des trois Principautés Danubiennes, dont la nomination aurait été approuvée par la Sublime Porte, fût instituée dans le but de régler en conséquence la navigation du dit fleuve, ont nommé à cet effet, pour leur délégués:

(suivent les noms des délégués).

Les délégués susmentionnés, auxquels les trois Commissaires se sont réunis, s'étant constitués en commission riveraine, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, et se trouvant appelés à remplir avant tout la tâche qui est dévolue à cette commission par la teneur de l'Art. XVII, Nos 1 et 2 du traité susmentionné, sont convenus à cet égard des dispositions suivantes:

Art. 1.

La navigation du Danube, depuis l'endroit où ce fleuve devient navigable jusque dans la mer Noire, et depuis la mer Noire jusqu'au dit endroit, sera entièrement libre sous le rapport du commerce, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, en se conformant toutefois aux dispositions du présent acte de navigation ainsi qu'aux règlements de police fluviale.

Art. 2.

Tous les priviléges exclusifs de navigation sur le Danube, ainsi que toutes les faveurs spéciales de même nature, accordés jusqu'ici, soit à des sociétés ou corporations quelconques, soit à des particuliers, sont entièrement abolis par le présent acte; et de pareils priviléges ou faveurs ne pourront désormais être concédés à qui que ce soit.

Les présentes dispositions ne sont cependant pas applicables aux bacs ou autres appareils destinés aux transports entre deux rives opposées du fleuve. Il appartient aux autorités riveraines de prendre, sous ce rapport, les mesures qu'elles jugeront nécessaires.

Art. 3.

Tous les droits forcés: d'étape, de dépôt, de rompre charge, de premier achat et autres de même nature, qui peuvent avoir existé sur le Danube, sont dès à présent abolis à tout jamais. En conséquence, nul conducteur de bâtiment ne pourra être contraint à l'avenir, pour un tel motif, d'aborder, de décharger ou de transborder dans aucun port de ce fleuve, ni de s'arrêter malgré lui un certain temps dans un endroit quelconque.

Art. 4.

Relativement au droit postal, le transport des lettres et des produits de la presse périodique sera soumis, dans chaque pays riverain, aux prescriptions qui y sont établies.

Tout autre paquet ou ballot, quels que soient son poids et son volume, n'est point soumis, sur le Danube, à la réserve postale.

Art. 5.

L'exercice de la navigation de la pleine mer à chacun des ports du Danube, et de chacun de ces ports à pleine mer, est libre pour les bâtiments de toutes les nations.

En conséquence, les dits bâtiments pourront toucher à tous les ports situés dans la direction de tels voyages, débarquer en partie ou en totalité les marchandises et les voyageurs qu'ils transportent de la mer, et prendre des marchandises et des voyageurs en destination de la mer.

Dans l'exercice de cette navigation, tous les bâtiments seront traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 6.

Pour les bâtiments qui viennent de la pleine mer ou y retournent, les papiers de bord dont ils doivent être munis pour la navigation maritime, leur serviront aussi d'actes de légitimation pendant leurs voyages sur le Danube.

Les conducteurs de ces bâtiments seront tenus d'exhiber leurs papiers de bord à la demande des autorités fluviales chargées de la surveillance de la navigation danubienne.

Art. 7.

Les bâtiments qui proviennent d'une voie navigable communiquant indirectement avec le Danube, ou qui y retournent, seront également traités d'après les principes contenus dans les Articles V et VI.

Art. 8.

L'exercice de la navigation fluviale proprement dite, entre les ports du Danube, sans entrer en pleine mer, est réservé aux bâtiments des pays riverains de ce fleuve.

Tous les bâtiments de cette catégorie, étant légitimés conformément à la teneur des articles suivants, ont le droit d'exercer la navigation fluviale du Danube sur le pied d'une parfaite égalité. En conséquence, ils pourront transporter des marchandises et des voyageurs entre tous les ports des pays riverains sans exception aucune. Toutefois, dans l'exercice de la navigation intérieure de ce fleuve, entre les ports d'un seul et même pays riverain, ils seront, ainsi que leurs conducteurs, assujettis aux mêmes conditions que les nationaux.

Art. 44.

La Commission riveraine permanente veillera, dans la limite de ses attributions, à l'exécution et au maintien des stipulations du présent Acte de navigation.

Une entente ultérieure fixera ses attributions, ainsi que les dispositions particulières concernant les conditions organiques de la Commission.

Art. 45.

Pour tout ce qui ne se trouve pas réglé par le présent Acte de navigation, les traités, conventions et arrangements, existant déjà entre les États riverains, restent en vigueur.

Art. 46.

Le présent Acte de navigation sera mis en vigueur le 1er Janvier 1858, et les gouvernements des pays riverains se communiqueront réciproquement les mesures qu'ils auront prises pour son exécution.

Art. 47.

Le présent Acte de navigation sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Vienne dans l'espace de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les délégués respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Vienne, le septième jour du mois de novembre de l'an mil huit cent cinquante-sept.

5.

Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube.

Signé à Galatz, le 2 novembre 1865.

Une Commission européenne ayant été instituée par l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, *pour mettre la partie du Danube située en aval d'Isaktcha, ses embouchures et les parties avoisinantes de la mer, dans les meilleures conditions possibles de navigabilité;*

Et la dite Commission, agissant en vertu de ce mandat, étant parvenue, après neuf années d'activité, *à réaliser d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Soulina, lesquelles ont eu pour effet d'ouvrir l'accès de cette embouchure aux bâtiments* d'un grand tirant d'eau; *par l'exécution de travaux* de correction et de curage dans le cours du même bras; *par l'enlèvement* des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées; par *la construction d'un phare à l'embouchure de Saint-Georges;* par *l'institution d'un service régulier de sauvetage* et par la création d'un hôpital de la marine à Soulina; enfin, *par la réglementation provisoire des différents services de navigation sur la section fluviale située entre Isaktcha et la mer.*

Les Puissances qui ont signé le dit Traité, conclu à Paris le 30 mars 1856, désirant constater que la Commission européenne, en accomplissant ainsi une partie essentielle de sa tâche, a agi conformément à leurs intentions, et voulant déterminer par un Acte public les droits et obligations que le nouvel état de choses établi sur le bas Danube a créés pour les différents intéressés, et notamment pour tous les pavillons qui pratiquent la navigation du fleuve, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir: etc.

Titre I.

Dispositions relatives aux conditions matérielles de la navigation.

Art. 1.

Tous les ouvrages et établissements créés en exécution de l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, avec leurs accessoires et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne, et ne pourront jamais être détournés de cette destination, pour quelque motif que ce soit; à ce titre, ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. *La Commission européenne du Danube, ou l'autorité qui lui succèdera en droit, restera chargée, à l'exclusion* de toute ingérence quelconque, d'administrer, au profit de la navigation, ces ouvrages et établissements, de veiller à leur maintien et conservation, et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.

Art. 2.

Sera spécialement réservés à la Commission européenne, ou à l'autorité qui succèdera, la faculté de désigner et de faire exécuter tous travaux qui seraient jugés nécessaires dans le cas où l'on voudrait rendre définitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Soulina, et pour prolonger l'endiguement de cette embouchure, au fur et à mesure que l'état de la passe pourra l'exiger.

Art. 3.

Il demeurera réservé à la dite Commission européenne d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras de Saint-Georges, arrêtée d'un commun accord et simplement ajournée quant à présent.

Art. 4.

La Sublime Porte s'engage à prêter, à l'avenir comme par le passé, à la Commission européenne ou à l'autorité qui lui succèdera, toute l'assistance et tout le concours dont l'une ou l'autre pourra avoir besoin pour l'exécution des travaux d'art et généralement pour tout ce qui concernera l'accomplissement de sa tâche. Elle veillera à ce que les rives du Danube, depuis Isaktcha jusqu'à la mer, demeurent libres de toutes bâtisses, servitudes et autres entraves quelconques, et elle continuera, sous la réserve des redevances annuelles auxquelles les biens-fonds sont soumis en Turquie, à laisser à la disposition de la Commission, dans le port de Soulina, la rive gauche, à partir de la racine de la digue du Nord, sur une distance de sept cent soixante mètres en remontant le fleuve et sur une largeur de cent cinquante mètres en partant de la rive.

Elle consent, de plus, à concéder un emplacement convenable sur la rive droite pour les constructions que la dite Commission, ou l'autorité qui lui succèdera, jugerait utile d'élever pour le service du port de Souline, pour l'hôpital de la marine et pour les autres besoins de l'administration.

Art. 5.

Pour le cas où la Commission européenne ferait usage de la réserve mentionnée dans l'article 3, touchant l'amélioration de la bouche et du bras de Saint-Georges, la Sublime-Porte consent à ce que la dite Commission puisse disposer, aussitôt que besoin sera, des terrains et emplacements appartenant au domaine de l'Etat qui auront été désignés et déterminés d'avance comme nécessaires, tant pour la construction des ouvrages que pour la formation des établissements qui devront être créés en conséquence ou comme complément de cette amélioration.

Art. 6.

Il est entendu qu'il ne sera construit sur l'une ou sur l'autre rive du fleuve, dans les ports de Soulina et de Saint-Georges, soit par l'autorité territoriale, soit par les compagnies ou sociétés de commerce et de navigation, soit par les particuliers, aucune débarcadères, quais ou établissements de même nature dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission européenne et reconnus conformes au projet général des quais, et comme ne pouvant compromettre en rien l'effet des travaux d'amélioration

6.

Acte additionnel

à l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube.

Les Puissances représentées au sein de la Commission européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 Mars 1856, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 Juillet 1878.

Désirant mettre l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin portant que ladite Commission européenne „exercera dorénavant ses fonctions jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territoriale, et que tous les Traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, priviléges, prérogatives et obligations sont confirmés";

Ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir: etc.

Art. 1.

Les droits, attributions et immunités de la Commission européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1856, et de Londres du 13 mars 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux États riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz, sauf les modifications ci-après spécifiées.

Art. 2.

L'Agent spécialement préposé à la police du fleuve, en aval de Galatz et à l'exclusion du port de Soulina, portera dorénavant le titre d'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube, et sera, comme par le passé, assisté d'un chancelier et de surveillants répartis sur les différentes sections fluviales de son ressort, et tous placés sous ses ordres.

L'Inspecteur de la navigation, le chancelier de l'Inspection, ainsi que les surveillants des sections fluviales, le Capitaine du port de Soulina et tout le personnel placé sous les ordres de ce dernier, sont nommés par la Commission, à la simple majorité

des voix et sans distinction de nationalité. Ils peuvent également être révoqués par elle.

L'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du port de Soulina remplissent leurs fonctions sous l'autorité directe de la Commission, qui les rétribue, et entre les mains de laquelle ils prêtent, ainsi que leurs subordonnés, le serment d'office.

Ils prononcent, en qualité de juges de première instance, sur les contraventions commises dans l'étendue de leurs ressorts respectifs, en matière de police de la navigation, et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission européenne du Danube.

Art. 9.

Toutes les dispositions de l'Acte-public du 2 novembre 1865, auxquelles il n'est pas expressément dérogé par le présent acte additionnel, conservent toute leur force et valeur.

Le règlement de navigation et de police et le tarif des droits de navigation seront révisés ultérieurement par la Commission européenne, pour être mis d'accord avec l'état de choses créé par le Traité de Berlin.

Art. 10.

Le présent acte sera ratifié.

Chacune des Hautes Parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire. Les instruments de ratification seront déposés, dans le délai d'une année ou plus tôt si faire se peut, dans les archives de la Commission européenne du Danube.

En foi de quoi, les Délégués Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent acte-additionnel et y ont apposé leur sceau.

Fait à Galatz, le vingt-huitième jour du mois de mai de l'année mil huit cent quatre-vingt-un.

7.

Traité portant modification du Traité de Paris

du 30 mars 1856, signé à Londres, le 13 mars 1871.

Art. 4.

La Commission établie par l'article 16 du Traité de Paris, dans laquelle les Puissances consignataires du Traité sont chacune

représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaktcha, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer Noire y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et lesdites parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité, est maintenue dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans, à compter du 24 avril 1871, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission sous la garantie de l'Autriche-Hongrie, de l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Turquie.

Art. 5.

Les conditions de la réunion de la Commission riveraine, établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856, seront fixées par une entente préalable entre les Puissances riveraines, sans préjudice de la clause relative aux trois Principautés Danubiennes; et, en tant qu'il s'agirait d'une modification de l'article 17 du dit Traité, cette dernière fera l'objet d'une Convention spéciale entre les Puissances consignataires.

Art. 6.

Les Puissances riveraines de la partie du Danube où les Cataractes et les Portes de fer mettent des obstacles à la navigation, se réservant de s'entendre entr'elles à l'effet de faire disparaître ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce sous tout pavillon, qui en profiteront désormais jusqu'à l'extinction de la dette contractée pour l'exécution des travaux; et elles déclarent l'article 15 du Traité de 1856 inapplicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps nécessaire au remboursement de la dette en question.

Art. 7.

Tous les ouvrages et établissements de toute nature créés par la Commission européenne en exécution du Traité de Paris de 1856, ou du présent Traité, continueront à jouir de la même neutralité qui les a protégés jusqu'ici, et qui sera également respectée à l'avenir dans toutes les circonstances par les hautes Parties contractantes. Le bénéfice des immunités qui en dérivent

s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la Commission. Il est cependant bien entendu que les dispositions de cet article n'affecteront en rien le droit de la Sublime Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube en sa qualité de Puissance territoriale.

8.

Proposition Barrère.

Art. 97.

L'exécution du présent règlement est placée sous l'autorité d'une Commission dite Commission mixte du Danube, dans laquelle l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie seront chacune représentées par un Délégué. La présidence de cette Commission appartiendra au Délégué d'Autriche-Hongrie.

Un membre de la Commission européenne du Danube, désigné pour une période de six mois, par ordre alphabétique des Puissances, prendra part aux travaux de la Commission mixte et jouira, pendant cette participation, de tous les droits appartenant aux membres permanents. — Lorsque l'ordre alphabétique aura indiqué le Délégué d'une des Puissances représentées dans les deux Commissions, la Puissance ainsi désignée se trouvera être représentée dans la Commission mixte par deux Délégués dont chacun disposera d'une voix.

Afin que le membre de la Commission européenne, désigné par le roulement alphabétique, soit en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission mixte, celle-ci lui fera parvenir le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission européenne, quand elle le jugera utile, pourra demander à la Commission mixte, par l'entremise de son Délégué, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

Art. 98.

Les pouvoirs de la Commission mixte auront une durée égale à ceux de la Commission européenne du Danube, et cette Com-

mission mixte subira, s'il est besoin, les modifications qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs, sous réserve de la co-existence des deux Commissions.

Art. 99.

La Commission mixte tiendra chaque année deux sessions ordinaires qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée de la Commission mixte et de la Commission européenne.

Les décisions seront prises à la majorité des voix.

Elle arrêtera elle-même le règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents, en vue de l'application du présent règlement, sauf les points sur la solution desquels le présent règlement a statué lui-même. La Commission procèdera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'article 5 sous les numéros 1, 2 et 4.

Toutefois, le règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et règlementaire, telles que celles dont il est question dans l'article 9 de l'Acte-Public du 2 novembre 1865 relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission européenne, et ne seront appliqués qu'après que cette Commission les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent règlement.

Art. 100.

Les frais d'administration seront à la charge des États représentés dans la Commission mixte. Ils y contribueront dans la proportion suivante: L'Autriche-Hongrie pour quatre dixièmes, la Roumanie pour quatre dixièmes, et la Bulgarie et la Serbie, chacune pour un dixième.

A la seconde réunion ordinaire, la Commission mixte fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des États seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent règlement seront versées dans la caisse de la Commission mixte pour être affectées aux besoins du service.

Art. 101.

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, sous les ordres de la Commission mixte, savoir:

1. Un Inspecteur,
2. Des Sous-inspecteurs,
3. Des capitaines de port, pour autant que leur action s'exercera sur la voie fluviale;
4. Un secrétaire et des agents subalternes.

Art. 102.

Les agents désignés à l'article précédent seront choisis parmi des personnes competentes; ils seront nommés et rétribués comme il suit:

L'inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission mixte ainsi que le secrétaire et les agents subalternes.

Les sous-inspecteurs seront également nommés et rétribués par la Commission mixte; ils seront choisis par elle, parmi trois candidats qui lui seront présentés par chacun des Etats riverains, pour les sections fluviales respectives.

Les capitaines de port seront nommés et rétribués par les États riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission mixte de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

Art. 103.

L'inspecteur est appelé à veiller par voie administrative à la stricte observation des dispositions du présent règlement, et à mettre de l'ensemble dans son application.

Sous ce rapport il est considéré comme directement préposé aux sous-inspecteurs et aux capitaines de port.

Art. 104.

Le Danube, entre les Portes-de-fer et Galatz, sera divisé en quatre sections d'inspection, dont:

La première s'étendra des Portes-de-fer à l'embouchure du Timok (environ cinq kilomètres);

La seconde, de l'embouchure du Timok à Nicopolis inclusivement (environ deux-cent-quarante kilomètres);

La troisième, de Nicopolis à Silistrie inclusivement (213 kilomètres);

Et la quatrième, de Silistrie à Galatz exclusivement (224 kilomètres).

Les sections seront surveillées:

La première, par un sous-inspecteur nommé sur la proposition de la Serbie;

La troisième, par un sous-inspecteur nommé sur la proposition de la Bulgarie;

La deuxième et la quatrième, chacune par un sous-inspecteur nommé sur la proposition de la Roumaine.

La résidence de chacun de ces agents sera ultérieurement fixée par la Commission mixte.

Art. 105.

Les États riverains prêteront à la Commission mixte et à ses agents le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

Art. 106.

Les ports ou échelles situés sur le parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les États riverains auront institué des capitaines de port conformément aux dispositions du présent règlement, ne seront pas compris dans le ressort du sous-inspecteur de la section. Les ports ou échelles seront placés sous la surveillance des capitaines de port, lesquels relèveront directement de l'inspecteur et seront tenus de suivre ses instructions pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant, normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval desdits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au thalweg.

Si la rive opposée appartient au même État, le port comprend également la partie du fleuve située au-delà du thalweg, entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins toutefois qu'il n'existe sur cette rive, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un capitaine de port.

Les bâtiments en cours de navigation et traversant les eaux d'un port sans s'y arrêter, ne sont pas soumis à la juridiction des capitaines de port; l'inspecteur et les sous-inspecteurs sont seuls compétents pour agir à l'égard de ces bâtiments.

Art. 107.

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les sous-inspecteurs et les capitaines de port, par chacun dans son domaine de surveillance, et les appels seront portés devant la Commission mixte, qui jugera en dernier ressort.

Art. 108.

La Commission mixte, aura son siège à Giurgevo.

Elaboré à Galatz, le deux juin 1882.

9.

Traité de Londres.

Signé le 10 Mars 1883.

Au Nom de Dieu Tout-Puissant!

Les Puissances Signataires du Traité de Berlin ayant jugé nécessaire de réunir leurs Plénipotentiaires en Conférence à Londres afin de s'entendre sur les décisions à prendre en vertu de l'Article 54 du Traité de Berlin du 13 Juillet 1878, et sur l'exécution de l'Article 55 du même Traité concernant la navigation du Danube depuis les Portes de Fer jusqu'à ses embouchures, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Art. 1.

La juridiction de la Commission européenne du Danube est étendue de Galatz à Braïla.

Art. 2.

Les pouvoirs de la Commission européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 Avril, 1883.

A l'expiration de cette période les pouvoirs de la dite Commission seront renouvelés par tacite réconduction de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des Hautes Parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.

Art. 3.

La Commission européenne n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties du bras de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des Riverains de ce bras.

Art. 4.

Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire Russe et le territoire Roumain, et afin d'assurer l'uni-

formité du régime dans le Bas-Danube, les règlements en vigueur dans le bras de Soulina seront appliqués sous la surveillance des Délégués de Russie et de Roumanie à la Commission européenne.

Art. 5.

Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrait des travaux soit dans le bras mixte, soit entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission européenne des plans de ces travaux dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabilité des autres bras.

Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismaïl restent à la charge et sous le contrôle de la Commission européenne du Danube.

En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission européenne quant aux plans des travaux à entreprendre dans le bras de Kilia, ou de divergence au sein de cette Commission quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl, ces cas seraient soumis directement aux Puissances.

Art. 6.

Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prélever des péages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par Elle.

Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation dans le bras de Soulina et le bras de Kilia, le Gouvernement Russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les Gouvernements représentés dans la Commission européenne des Règlements de péage qu'il jugerait utile d'introduire.

Art. 7.

Le règlement de Navigation, de Police fluviale et de Surveillance élaboré le 2 Juin 1882, par la Commission européenne du Danube, avec l'assistance des Délégués de la Serbie et de la Bulgarie, est adopté tel qu'il se trouve annexé au présent Traité, et déclaré applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braïla.

Art. 8.

Tous les Traités, Conventions, Actes et Arrangements relatifs au Danube et à ses embouchures sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent.

Art. 9.

Le présent Traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 10 Mars, 1883.

10.

Traité de Londres.

Annexe. Règlement de Navigation, de Police fluviale et de Surveillance applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Braïla.

Titre III. Exécution et Surveillance des Règlements

Art. 96.

L'exécution du présent Règlement est placée sous l'autorité d'une Commission dite „Commission mixte du Danube", dans laquelle *l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie* seront chacune représentées par un Délégué. La présidence de cette Commission appartiendra au Délégué de l'Autriche-Hongrie.

Un membre de la Commission européenne du Danube, désigné pour une periode de six mois, par ordre alphabétique des États, prendra part aux travaux de la Commission mixte et jouira, pendant cette participation, de tous les droits appartenant à ses autres membres.

Les États déjà représentés à la Commission mixte ne seront pas compris dans ce roulement alphabétique.

Afin que le membre de la Commission européenne ainsi désigné soit en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission Mixte, celle-ci lui fera parvenir le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission européenne, quand elle le jugera utile, pourra demander à la Commission mixte, par l'entremise de son Délégué, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

Art. 97.

Les pouvoirs de la Commission mixte auront une durée égale à ceux de la Commission européenne du Danube, et cette Commission mixte subira, s'il est besoin, les modifications qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs, sous réserve de la co-existence des deux Commissions.

Art. 98.

La Commission mixte tiendra chaque année deux sessions ordinaires qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée de la Commission mixte et de la Commission européenne.

Ses décisions seront prises à la majorité des voix.

Elle arrêtera elle-même le règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents en vue de l'application du présent règlement, sauf les points sur la solution desquels le présent règlement a statué lui-même. La Commission procédera, dans sa première session à la nomination des agents désignés à l'Article 101, sous les numéros 1, 2 et 4.

Toutefois, le règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et réglementaire, telles que celles dont il est question dans l'Article 9 de l'Acte-Public du 2 Novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission européenne, et ne seront appliqués qu'après que cette Commission les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent règlement.

Art. 99.

Les frais d'administration seront à la charge des Etats représentés dans la Commission Mixte. Ils y contribueront dans la proportion suivante: l'Autriche-Hongrie pour quatre dixièmes, la Roumanie pour quatre dixièmes, et la Bulgarie et la Serbie, chacune, pour un dixième.

A la seconde réunion ordinaire, la Commission mixte fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des États seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent règlement seront versées dans la caisse de la Commission mixte, pour être affectées aux besoins du service.

Art. 100.

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, sous les ordres de la Commission mixte, savoir:

1°. Un Inspecteur;

2°. Des Sous-Inspecteurs;

3°. Des Capitaines de Port, pour autant que leur action s'exercera sur la voie fluviale;

4°. Un Secrétaire et des agents subalternes.

Art. 101.

Les agents désignés à l'Article précédent seront choisis parmi des personnes compétentes; ils seront nommés et rétribués comme il suit:

L'Inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission mixte, ainsi que le Secrétaire et les agents subalternes.

Les Sous-Inspecteurs et Capitaines de Port seront nommés et rétribués par les États Riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission mixte de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

Les agents ci-dessus nommés, sauf les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de Port, pourront être révoqués par la Commission mixte.

Art. 102.

L'Inspecteur est appelé à veiller par voie administrative à la stricte observation des dispositions du présent règlement et à mettre de l'ensemble dans son application.

Sous ce rapport, il est considéré comme directement préposé aux Sous-Inspecteurs et aux Capitaines de Port.

Art. 103.

Le Danube entre les Portes de Fer et Braïla sera divisé sur la rive gauche en quatre sections d'inspection; dont

la première s'étendra des Portes de Fer à Beket inclusivement;

la seconde, de Beket jusqu'à Simnitza inclusivement;

la troisième, de Simnitza jusqu'à Calarash-Silistrie;

la quatrième, comprenant les deux rives, de Calarash-Silistrie jusqu'à Braïla exclusivement.

Sur la rive droite il sera divisé en trois sections; dont

la première s'étendra des Portes de Fer jusqu'à l'embouchure du Timok;

la seconde, du Timok jusqu'à Nicopolis inclusivement;

la troisième, de Nicopolis jusqu'à Silistrie inclusivement;

la résidence de chacun des Sous-Inspecteurs sera ultérieurement fixée par les États Riverains de concert avec la Commission mixte.

Art. 104.

Les États Riverains prêteront à la Commission Mixte et à ses agents tout le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

Art. 105.

Les ports ou échelles situés sur le parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les États Riverains auront institué des Capitaines de Port, conformément aux dispositions du présent règlement, ne seront pas compris dans le ressort du Sous-Inspecteur de la section. Les ports ou échelles seront placés sous la surveillance des Capitaines de Port, lesquels relèveront directement de l'Inspecteur et seront tenus de suivre ses instructions, pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant, normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au thalweg.

Si la rive opposée appartient au même État, le port comprend également la partie du fleuve située au delà du thalweg, entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins toutefois qu'il n'existe sur cette rive, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un Capitaine de Port.

Les bâtiments en cours de navigation et traversant les eaux d'un port, sans s'y arrêter, ne sont pas soumis à la juridiction des Capitaines de Port; l'Inspecteur et les Sous-Inspecteurs sont seuls compétents pour agir à l'égard de ces bâtiments.

Art. 106.

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercés par les Sous-Inspecteurs et les Capitaines de Port, par chacun dans son domaine de surveillance, et les appels seront portés devant la Commission mixte, qui jugera en dernier ressort.

Si, dans l'exercice de leurs fonctions, les Sous-Inspecteurs avaient à relever des contraventions commises en dehors de leur ressort, ils constateraient ces contraventions et les porteraient à la connaissance du Sous-Inspecteur compétent.

Art. 107.

La Commission mixte aura son siège à Giurgevo.

Art. 108.

Les Articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 et 10, ainsi que les Articles 96 à 108 inclusivement du présent règlement, ne pourront être modifiés qu'à la suite d'une entente des Puissances intéressées. Les autres Articles ne pourront être modifiés par la Commission mixte qu'avec le concours de la Commission Européenne du Danube.

Anhang II.

Verzeichniss einiger auf die schwebenden Streitfragen bezüglicher, neuerer Schriften und Berichterstattungen.

I. Amtliche Publikationen.

1. Protocolle der Europäischen Donaucommission. No. I—XXIV. Vom 4. Dec. 1880 — 2. Juni 1882.
2. Commission européenne du Danube. Extrait des dernières déliberations sur les règlements prévus par l'article 55 du Traité de Berlin, pour la partie du fleuve comprise entre les Portes de Fer et Galatz. (Session du Printemps 1881, avec l'assistance des délégués de Serbie et de Bulgarie.)
3. Annexe au Protocole n° XXIV. Règlement de navigation de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes de Fer et Galatz, élaboré en exécution de l'article 55 du Traité de Berlin du 13 Juillet 1878. (2. Juni 1882.)
4. Protocole n° 400. Annexe n° I. Statistique de la navigation à l'embouchure du Danube pour l'année 1882.
5. Mémoire sur le régime administratif établi aux embouchures du Danube par la Commission européenne chargée d'en améliorer la navigabilité en exécution de l'article 16 du Traité de Paris du 30 Mars 1856. Galatz 1867.
6. Mémoire sur les travaux d'amélioration exécutés aux embouchures du Danube par la Commission instituée en vertu de l'article 16 du Traité de Paris du 30 Mars 1856. Accompagné d'un Atlas de 40 planches.
7. Danube. N° 1 (1883). Correspondence respecting the navigation of the Danube. (Parl. Pap.) London.
8. Danube. N° 2 (1883). Protocols of Conferences held in London respecting the navigation of the Danube. (Parl. Pap.) London.

9. Danube. N° 3 (1883). Despatch to Her Majesty's representatives abroad respecting the navigation of the Danube and the conferences relating thereto. (Parl. Pap.) (14 March 1883) London.

II. Nichtamtlich.

1. Drei Oesterreichische Denkschriften über die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857. Leipzig, 1858.
2. E. Engelhardt (Min. plénip.), Du régime conventionel des fleuves internationaux. Études et projet de règlement général. Paris, 1879.
3. Actes relatifs au Danube. Traités, conventions, protocoles et règlements. Bucarest, 1882.
4. Ursians Valerian (Professeur du droit des gens à l'université de Jassy), L'Autriche-Hongrie et la Roumanie. Jassy, 1882.
5. Le Chevalier Léon de Thier, La question de la libre navigation des fleuves. Liège, 1882.
6. Le Danube devant la Conférence de Londres. Par un jeune diplomate. Bucarest, 1883.
7. La Roumanie devant la Conférence de Londres. Par un Paysan du Danube.
8. Die Donaufrage. Jahressupplement zu Meyer's Konversations-Lexicon. XX. Bd. 1882—1883. S. 246—251.
9. Dominé de Feret, Des Traités de Vienne, de Paris et de Berlin en leurs dispositions relatives à la liberté de la navigation sur le Danube. Paris 1880.
10. Le Prince Georges Bibesco, Histoire d'une Frontière. La Roumanie sur la rive droite du Danube. Paris 1883. Pag. 143—195.

Ewt
2/4/12

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.